

W NUMERZE:

KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

ORŁY WRÓCIŁY DO GNIAZD

ŚMIGŁOWIEC MASZYNA UNIWERSALNA

Skrzydlata POLSKA

MŁODA ANGIELKA PANNA HELEN BUNNEY POSTANOWIŁA ZOSTAĆ LOTNICZKĄ. JAK DO TEGO DOSZŁO — PISZEMY NA STRONIE 4. NA OKŁADCE: HELEN BUNNEY

NR 17 (303) • 23 KWIETNIA 1957 • ROK WYDANIA XIII • CENA 1.50 ZŁ



MODELARSTWO NA VI ŚWIATOWYM FESTIWALU MŁODZIEŻY I STUDENTÓW W MOSKWIE

JAK podała ostatnio prasa radziecka, modelarstwo lotnicze będzie licznie reprezentowane na VI Światowym Festiwalu Młodzieży i Studentów w Moskwie. Program Festiwalu przewiduje m. in. pokazy modeli na uwięzi na Centralnym Stadionie im. Lenina, zawody modeli szybowców, gumówek, silnikowych i na uwięzi. Odbędą się spotkania modelarzy innych krajów z modelarzami Moskwy i radzieckimi konstruktorami modeli, jak również otwarta będzie w Aeroklubie Centralnym wystawa techniki modelarskiej.

Modelarze moskiewscy od dłuższego już czasu przygotowują się intensywnie do Festiwalu.

55 JUBILATÓW „LOTU"





14 kwietnia br. w porcie lotniczym na Okęciu odbyła się niecodzienna lotnicza uroczystość. Pięćdziesięciu pięciu pilotów komunikacyjnych otrzymało niedawno ustanowioną honorową odznakę za przebycie 1 000 000 kilometrów w powietrzu. Odznaki wręczył minister Komunikacji — R. Strzelecki. Na zakończenie zebrani zostali zaproszeni na tradycyjną lampkę wina. Dla szeroko reprezentowanych w tym dniu dziennikarzy, filmu i radia urządzono także lot samolotem pasażerskim nad Warszawą. Na zdjęciach: odznaka milionera lotnictwa komunikacyjnego i piloci na chwilę przed wręczeniem odznak. Foto: B. Koszewski (2). Star.

W LENINOWSKĄ ROCZNICĘ

„Lenin, największy i pod każdym względem najczystszy z twórców historii: człowiek, który zrobił dla ludu więcej, niż ktokolwiek inny..."

H. Barbusse

Biełousow to... drugi Maresjew

KSIĄŻKĘ B. Polewoja „Opowieść o prawdziwym człowieku" i jej bohatera Maresjewa znamy chyba wszyscy. Okazało się jednak, że jego czyn nie był odosobniony. Prasa radziecka doniosła, że niedawno Prezydium Rady Najwyższej ZSRR, za podobne bohaterstwo okazane w czasie wojny, nadało miano Bohatera Związku Radzieckiego i Order Lenina L. G. Biełousowowi.

Major gwardii Biełousow był w czasie wojny pilotem lotnictwa morskiego, dowódcą pułku, który wsławił się w walkach o Leningrad. W czasie jednego z kolejnych lotów bojowych samolot Biełousowa zapalił się. Silne poparzenie pilota spowodowało niedowład nóg, a następnie ich amputację. Po opuszczeniu szpitala z protezami i przejściu odpowiedniego treningu, Biełousow wrócił na front. Do końca wojny walczył w pułku myśliwskim, wykazując niespotykane męstwo i odwagę.

POWSTAJĄ HARCERSKIE DRUŻYNY LOTNICZE

W dniach 13 i 14 kwietnia br. odbyła się w Warszawie Harcerska Konferencja Lotnicza. Tematem dwudniowych obrad były sprawy reaktywowania drużyn lotniczych oraz metody szkolenia, organizacja i popularyzacja zagadnień lotniczych w harcerstwie. Zebrani powołali kierownictwo Harcerskich Drużyn Lotniczych, w skład którego weszli: kierownik — inż. A. Glass, sprawy wyszkolenia — W. Szydłowski, modelarstwo — Feliks Waśkiewicz. Powołano także Centralny Harcerski Ośrodek Lotniczy, którym kierować będą: M. Kann, inż. J. Rajski, L. Komuda, inż. R. Berkowski i inż. B. Żurakowski.

Star.

BUDOWNICZOWIE NASZYCH LOTNISK



O lotnikach służby lotniskowej mówiło się dotychczas niewiele. Są to cisi bohaterowie — szeregowi, oficerowie i wybitni specjaliści cywilni, którzy z daleka od swych rodzin pracowali nad umocnieniem obronności naszych granic, pokrywając kraj gęstą siecią doskonale wyposażonych, nowoczesnych lotnisk. Ostatnio Rada Państwa oraz Dowództwo Wojsk Lotniczych oceniły ich ogromny wkład pracy, nadając wielu oficerom i inżynierom wysokie odznaczenia państwowe. Na zdjęciu z lewej: Dowódca Wojsk Lotniczych gen. bryg. Jan Frey-Bielecki dekoruje Szefa Zarządu Lotniskowego Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. Zdjęcie niżej — inż. Marian Kozłowski, za poważne zasługi w budowie wojskowych obiektów lotniczych, odznaczony został Złotym Krzyżem Zasługi.

Foto: WAF (2)

POSZUKUJEMY MATERIAŁÓW O HARCERZACH-LOTNIKACH

W związku z opracowywaniem książki o harcerzach-lotnikach, redakcja „Skrzydlatej Polski" zwraca się do Czytelników z prośbą o pomoc w gromadzeniu materiałów. Bardzo będą cenne wspomnienia uczestników zlotów, kursów, obozów itp. wiadomości o dziejach poszczególnych drużyn lotniczych i o losach harcerzy-lotników (Kazimierz Kula, Stanisław Piętkowski, Stefan Waciórski, Tadeusz Derengowski, Tadeusz Matławski, Stanisław Jarra, Zygmunt Brzeski („Balbo"), Henryk Milcer, Władysław Burkhard i inni). Prosimy również o nadsyłanie adresów osób, które by mogły udzielić informacji.

Materiały prosimy kierować do redakcji „Skrzydlatej Polski" lub też bezpośrednio do Marii Kann — Warszawa, ul. Wołowska 82—86 m. 164, kol. V D WSM, tel. 4-29-54.



NASZE ROZMOWY

PONOWNY WZLOT CZĘSTOCHOWY



Mgr inż. S. Rozanow

Aeroklub Częstochowski był niegdyś aktywnym ośrodkiem sportu lotniczego. Niestety, działalność jego została przerwana w 1953 roku. Aeroklub wówczas zlikwidowano...

— Panie inżynierze wiem, że dawne tereny aeroklubu zostały zajęte przez jeden z zakładów przemysłowych. Może Pan poinformuje Czytelników „Skrzydlatej" o nowym „legowisku" aeroklubu i pierwszych przedsięwzięciach Zarządu.

— Poprzednie lotnisko aeroklubowe zostało zajęte przez hutę „Bierut" — rozpoczął Prezes Aeroklubu mgr inż. Sławomir Rozanow. Obecnie przenieśliśmy się na lotnisko w Rudnikach pod Częstochową. Jest to obiekt wybudowany jeszcze przed laty przez Ligę Lotniczą. Trudność polega na tym, że — niestety — nie jesteśmy jedynymi użytkownikami lotniska i znajdujących się tam urządzeń. Co się zaś tyczy naszej działalności, to sięga ona jeszcze roku ubiegłego. Rok temu na interwencję miejscowych działaczy lotniczych aeroklub nasz stał się filią Aeroklubu Śląskiego. Ze względu na szereg trudności nie prowadziliśmy szkolenia we wszystkich dziedzinach sportu. Wyszkoliliśmy natomiast kilku skoczków spadochronowych.

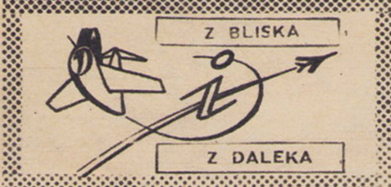
— A kiedy uznano aeroklub jako samodzielny ośrodek?

— W tej sprawie rozpoczęliśmy intensywne starania zwłaszcza po Nadzwyczajnym Walnym Zgromadzeniu APRL. Słuszność samodzielnego gospodarowania się aeroklubu była niewątpliwa. Toteż w listopadzie ubiegłego roku zapadła oficjalnie taka właśnie decyzja. Czy powróciła stara kadra? Oczywiście. Jedną z pierwszych naszych czynności było skupienie dawnych, znanych działaczy w aeroklubie. Tworzą oni jednak zbyt małą grupę jak na nasze potrzeby i mają dość pokaźne przerwy w lataniu, a więc wykorzystanie ich zwłaszcza w początkowym okresie będzie minimalne. Innymi dotkliwymi bolączkami są dla nas dość duże braki zarówno w sprzęcie jak i w urządzeniach. Najważniejsze z nich to brak samochodu, cysterny, podstawek do samolotów i części zamiennych. Aeroklub posiada na swym wyposażeniu tylko jeden szybowiec wyczynowy — „Muchę", na której można będzie jeszcze latać zaledwie 50 godzin. Na cztery samoloty — jeden także kończy resurs. Liczymy na pomoc ze strony APRL ale...

— ...niewiele jednak chyba wskóracie, bo APRL ma bardzo skromne możliwości. Może udzielą Wam pomocy finansowej miejscowe zakłady pracy. Nie staraliście się zainteresować je aeroklubem?

— Nie mamy tylu „skrzydeł opiekuńczych" ile może byśmy sobie życzyli, lecz pomoc z ich strony istnieje. Wyróżnia się w niej przede wszystkim Zjednoczenie Budowy Huty. Stamtąd otrzymaliśmy lokal dla aeroklubu, a nasi pracownicy dzięki Zjednoczeniu także uzyskują mieszkania. I rzecz najważniejsza chyba: do aeroklubu bardzo garnie się młodzież, zwłaszcza akademicka. I to jest dla nas prawdziwy doping. Dlatego wierzymy w perspektywy rozwoju i kontynuację dawnych, pięknych tradycji.

Rozmawiał: JERZY STAROŃ



Zakłady Lockheed opracowały dla lotnictwa USA specjalny wysokościowy samolot turboodrzutowy I-2 (silnik Pratt-Whitney J-57). Samolot ten posłuży do badania właściwości promieni kosmicznych i koncentracji ozonu i pary wodnej na wielkich wysokościach.

✦

Filipiny otrzymały od USA w ramach pomocy wojskowej 30 odrzutowych myśliwców F-86 „Sabre".

✦

Zakłady Sikorskiego wyprodukowały dla marynarki wojennej USA nowy typ śmigłowca o dwóch silnikach. Śmigłowiec ten, będący dalszym rozwinięciem znanego S-56, posiada aparaturę radarową dla wykrywania łodzi podwodnych i nisko latających samolotów.

✦

W zakładach Staccini we Włoszech rząd Japonii zamówił 500 pocisków zdalnie sterowanych.

✦

Samoloty DC-7 towarzystwa SAS, latające na linii transbiegunowej, miały ostatnio defekty silników. Eksperci stwierdzili, że defekty wystąpiły wskutek niedokładnego przygotowania silników do pracy w bardzo niskiej temperaturze.

✦

W końcu grudnia ubr. odbył w rejonie doświadczalnej bazy Edwards (USA) pierwszy lot nowy amerykański myśliwiec odrzutowy F-106 A. Lot trwał 20 minut. Samolot został zbudowany w układzie delta i jest dalszym rozwinięciem myśliwca F-102 A.

✦

Pod Pekinem rozpoczęła się budowa nowego portu lotniczego, przystosowanego do przyjmowania wielkich samolotów. W budynku portu znajdą miejsce m. in. pokoje dla odpoczynku, restauracja, kino, poczta i oddział banku.

✦

W styczniu br. dowództwo lotnictwa amerykańskiego przystąpiło do szeroko zakrojonego szkolenia personelu w obsłudze rakiet balistycznych. Szkolenie przeprowadzane jest w centralnej bazie dla ćwiczeń z tego rodzaju pocisków — w Camp Cook (Kalifornia).

✦

Dwa odrzutowce lotnictwa holenderskiego typu Gloster „Meteor" zderzyły się w powietrzu w pobliżu bazy Wunsdrecht. Jeden pilot zginął. Według danych oficjalnych — w Holandii w ciągu r. ub. rozbiło się 30 samolotów wojskowych, grzebiąc 17 pilotów.

✦

Na sesji ICAO (Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego) jaka odbyła się ostatnio w Montrealu, stwierdzono stan ogromnego zagęszczenia ruchu samolotów na trasach północnoatlantyckich. W ostatnich latach przelatywało dziennie nad północnym Atlantykiem po 111 samolotów, a już dziś zdarza się, że przelatuje Atlantyk po 170 i więcej maszyn dziennie w obu kierunkach. Stan ten powoduje duże trudności w utrzymaniu ciągłej łączności między samolotami a stacjami naziemnymi i okrętami ubezpieczającymi. Sytuacja ta staje się zupełnie niebezpieczna w związku z wprowadzeniem do służby na liniach transatlantyckich bardzo szybkich samolotów odrzutowych. W latach 1959/60 dziesięć spośród 45 towarzystw lotniczych utrzymujących komunikację między Europą a Ameryką przestawi się na korzystanie wyłącznie z maszyn odrzutowych. Zdaniem fachowców — bezpieczeństwo odrzutowej komunikacji lotniczej nad Atlantykiem zależy od dokładnego ustalenia tras przelotowych oraz silnej rozbudowy służby meteorologicznej.

✦

Ostatnia angielska łódź latająca, Short „Sunderland", przeszła w dniu 31 stycznia br. na „emeryturę". Z tej okazji odbyła się mała uroczystość w Pembroke Dock (Walia), ostatniej brytyjskiej bazie dla łodzi latających. Od roku 1938 zakłady Short wyprodukowały ogółem 738 egzemplarzy łodzi latających tego typu. Żaden ze statków powietrznych RAF-u nie był tak długo eksploatowany jak Short „Sunderland" i — według opinii specjalistów wojskowych — żaden z samolotów nie zdał równie dobrze egzaminu, tak w czasie wojny, jak i już po wojnie.

✦

Po raz pierwszy od 45 lat postawił znów swą stopę człowiek na Biegunie Południowym. W dniu 31 października 1956 r. wylądował dokładnie na Biegunie dwusilnikowy samolot amerykański DC-3, z siedmioosobową załogą, na której czele stał kontradmirał George J. Dufek. Ludzie ci założyli w pobliżu bieguna stację badawczą dla usług Roku Geofizycznego.

✦

Brytyjski koncern Hawker - Siddeley wyprodukuje w końcu r. 1958 pierwszy od wielu lat cywilny samolot — AW-50, czterosilnikowy turbośmigłowy olbrzym komunikacyjny na 80 pasażerów. AW-50 budowany będzie również w wersji transportowej (dla wojska) i do przewozu ciężkich ładunków.

✦

78 milionów franków wyniósł w roku 1956 dochód belgijskiego towarzystwa komunikacji lotniczej „SABENA". Park maszyn „SABENY" obejmuje 77 samolotów, utrzymujących połączenia między 95 miastami w 35 krajach oraz śmigłowce utrzymujące komunikację na linii Bruksela — Paryż.

✦

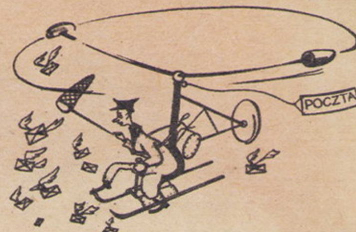
Samolot „Super Constellation" zachodnio-niemieckiej Lufthansy, z brytyjsko-niemiecką załogą, ustanowił dnia 3 stycznia br. rekord prędkości przelotu na trasie Nowy Jork — Frankfurt n. M. — 10 godz 30 min, bijąc własny rekord poprzedni na tej trasie o 41 minut.

✦

Głównym sprzętem do holowania szybowców w aeroklubach Czechosłowacji stały się samoloty Z-226 „Bohatyr". Już w krótkim okresie czasu — od chwili ich masowego wprowadzenia do eksploatacji — samoloty te zyskały sobie duże uznanie zarówno wśród pilotów holujących jak i wśród szybowników. Szczególnie cenne usługi maszyny Z 226 oddają przy holowaniu ciężkich szybowców dwumiejscowych z lotnisk o małej powierzchni.

Tak wygląda organizacja montażu w jednym z zakładów firmy Bristol. Zakład w Belfast produkuje obecnie samoloty komunikacyjne średniego zasięgu typu „Britannia 300", zabierające na pokład 101 pasażerów w klasie turystycznej. Pierwsza seria produkowana jest głównie na zamówienie BOAC i zastąpić ma dotychczas używane samoloty „Argonaut" i „Constellation 749 A". (P)





DO i OD redaktora „Skrzydlatej"

DLA DOBRA PRAWDY HISTORYCZNEJ

Pozwalam sobie zwrócić uwagę Pana na powtarzające się niezgodności w artykułach Tadeusza Królikiewicza, a drukowanych w tygodniku „Skrzydlata Polska". Nie dotyczy to treści (lekkiej i popularnej), ale takich dokumentów jak rysunki i fotografie, które w konsekwencji tego rodzaju rozpowszechnienia tracą powoli wartość prawdziwych dokumentów. I tak: W nr 9 (26.II.57) na stronie 10 przestawiono napisy „Spitfire I" na „Spitfire V-B", w nr 10 (5.III.57) na stronie 12 wszystkie fotografie, z wyjątkiem dwóch (z działkiem przeciwlotniczym i z Gen. Sikorskim) są zdjęciami z pracy 306 Myśliwskiego Dywizjonu Toruńskiego, a nie 303-go. (Na dolnym zdjęciu są widoczni: kpt. pil. T. H. Rolski — dowódca Dywizjonu, por. pil. Wł. Nowak oraz sierżanci: Tuchrycki i Kosmowski — dwaj ostatni nie żyją). Nr 12 (19.III.57) — na stronie 12, górne zdjęcie: Raport zdaje dowódca pierwszego polskiego Skrzydła Myśliwskiego ppłk. pil. T. H. Rolski, a nie Urbanowicz.

Ponieważ publikacje te mają swego rodzaju wartość historyczną, dlatego też pozwoliłem sobie przesłać powyższe uwagi i proszę jednocześnie o spowodowanie sprostowania wyżej wymienionych błędów, jak to już zresztą uczyniono z rysunkami samolotów „Spitfire" I i V-B.

Gdyby autor wyraził chęć porozumienia się ze mną, celem uzgodnienia materiałów przez niego posiadanych, a przeznaczonych do druku w następnych numerach czasopisma — to jestem do jego usług, dla dobra prawdy historycznej i działalności polskiego lotnictwa myśliwskiego. Byłem jednym z „akcjonariuszy" tej działalności przez cały czas jej trwania.

Kreślę się z szacunkiem
T. H. ROLSKI
Warszawa

Dziękujemy bardzo za nadesłane uwagi, które powyżej publikujemy, prostując w ten sposób nieścisłości jakie zakradły się do cyklu „Lotnictwo Polskie na frontach II wojny światowej", opracowywanego przez T. Królikiewicza. Równocześnie prostujemy inny błąd jaki zakradł się w numerze 13 (szpalta 4, wiersz 33 od dołu). Pilotem, który zestrzelił 500-ny samolot niemiecki, był kpt. pil. Pietrzak, a nie Pietraszek.

Pragniemy jednocześnie zaznaczyć, że błędy w opisach niektórych zdjęć archiwalnych, które publikujemy, są niejednokrotnie nie do uniknięcia, gdyż nie możemy nieraz — pomimo konsultacji z niektórymi lotnikami, którzy walczyli na Zachodzie — zidentyfikować osób, które one przedstawiają. Będziemy więc wdzięczni wszystkim, jeśli nam w tym pomogą. Prosiliśmy autora cyklu, aby skontaktował się z Panem i będziemy sobie bardzo cenili wszelką konsultację tego typu materiałów.

TO JEDNAK „NIE PRIMA APRILIS"

Przepojony zachwytem przesyłam na Wasze ręce gorące gratulacje dla pilotów: Józefa Kurpiela, Tadeusza Popiela, Ludwika Merło i Eugeniusza Pieniążka, z okazji pobicia przez nich — nie tylko krajowych ale i światowych zawrotnych rekordów przewyższenia ponad 50 000 m!!! Szkoda tylko, że później zecer przelał kolejno — tylko po ponad 5 000 m. Wierzę jednak, że to był tylko z jego strony złośliwy kawał „Prima Aprilisowy".

Z głębokim szacunkiem
STANISŁAW SZKAWRAN
Skoczów

Niestety, to jednak nie „Prima Aprilis", ale złośliwy chochlik drukarski, który dodał sobie swawolnie do tych liczb o jedno zero za dużo, za co przepraszamy najmocniej zainteresowanych pilotów i wszystkich Czytelników.

Co piszą o nas za granicą

Křídla vlasti

Dwutygodnik
CZECHOSŁOWACJA

Nr 5 z 1957 r. W numerze tym zamieszczono na całej stronie artykuł T. Malinowskiego pt. „Sukcesy polskich lotników w roku 1956" wraz z małymi fotografiami Gorzelaka, Wójcickiego, Skatulskiej i Kowalczuka.

Nr 6 z 1957 r. W dziale „Sport" zamieszczono wzmiankę o wymianie redaktorów pomiędzy redakcją „Skrzydlatej" a jugosłowiańską redakcją czasopisma „Aerosvet". (k)

Flügel der Heimat

Miesięcznik
NRD

Nr 3 (marzec) 1957 r. W obszernym artykule omawiającym szybowcowe konstrukcje bezogonowców znajdujemy wzmiankę oraz fotografię polskiego szybowca „Nietoperz". W ramach przeglądu prasy redakcja reprodukuje w czasopiśmie winietę tytułową „Skrzydlatej", zamieszczając pod nią skrót artykułu o „Bocianie-Puls" wraz z dwoma zdjęciami tego szybowca oraz podaje obszerniejszą wzmiankę (za nr 2 naszego pisma z br.) o niedawnym rekordzie świata, ustanowionym przez inż. Abłamowicza na „Biesie". W dodatku pt. „Szybowce", dołączonym do pisma, zamieszczono plany sylwetkowe, fotografie oraz dane techniczne polskich szybowców: „Bocian" i „Czapla". W dziale informacji zagranicznych podano notatkę o przyznaniu przez FAI organizacji VII Szybowcowych Mistrzostw Świata Aeroklubowi PRL. (k)

AEROSVET

Dwutygodnik
JUGOSŁAWIA

Nr 130 (z 24.II.57 r.). W obszernej notatce pt. „Warszawa i Belgrad wymienia szybowników" znajdujemy informacje o nawiązanych kontaktach pomiędzy aeroklubami w Warszawie i Belgradzie. Jest ona ilustrowana zdjęciami warszawskich szybowników: Sochackiego (na 1 stronie), Widortówny i Makaruka. W numerze zamieszczono też zdjęcie śmigłowca BZ-4 „Żuk" wraz z krótką o nim informacją. Znany z pobytu w Polsce w ubiegłym roku Sredoje Pajć — zastępca kierownika Centrum we Vrsac i sekretarz Komisji Szybowcowej Jugosłowiańskiego Związku Lotniczego (VSJ) informuje w obszernym artykule o polskim szybownictwie, z którym miał się możność częściowo zapoznać w czasie zeszłorocznego pobytu w naszym kraju.

Nr 132 (24.III.57 r.). Podano obszerną informację o nawiązanych kontaktach i dalszej współpracy pomiędzy Aeroklubem PRL i Jugosłowiańskim Związkiem Lotniczym w 1957 roku. (k)

LES AILES

Tygodnik
FRANCJA

Nr 1626 (30.III.57 r.). W numerze zamieszczono artykuł wraz z danymi technicznymi o samolocie TS-8 „Bies", konstrukcji inż. Sołtyka, ilustrowany rysunkiem maszyny w trzech rzutach. W zakończeniu tego artykułu czytamy: „Oczywiście „Bies" nie przedstawia nic szczególnego. Ma jednak poważną zasługę w oczach tych, którzy go zaprojektowali i zbudowali: on jest polski!" (k)

PRZYPATRZMY SIĘ NOWEJ LUFTWAFFE

NA mocy zezwolenia państw — uczestników układów paryskich, Niemiecka Republika Federalna uzyskała prawo do posiadania lotnictwa wojskowego w sile 1 326 samolotów pierwszej linii. Dotychczasowe źródła wymieniają ogółem 20 grup, a mianowicie: 4 grupy myśliwców (po 75 maszyn), 3 grupy myśliwców uniwersalnych (po 36 maszyn), 8 grup myśliwców bombardujących (po 75 maszyn), 3 grupy rozpoznawcze (po 54 maszyny), 2 grupy transportowe (48 maszyn). Grupa składa się z trzech eskadr, o zmiennej sile. Liczba personelu lotnego i naziemnego — około 100 000 ludzi, w tym 2 500 — 3 000 pilotów. Do samolotów pierwszej linii dochodzą samoloty łącznikowe i szkolne. Średnich i ciężkich bombowców lotnictwo NRF nie posiada. Formowanie lotnictwa ma się ostatecznie zakończyć do dnia 1 stycznia 1960 r.

Oprócz tego — według wzorów amerykańskich — otrzymają grupy lotnicze pod osobną, własną komendę: wojska lądowe i marynarka wojenna. W armii lądowej każda dywizja ma mieć do dyspozycji eskadrę rozpoznawczą, złożoną z 14 samolotów Do-27 i 7 lekkich śmigłowców (prawdopodobnie Bell). Marynarka dysponować ma myśliwcami dalekiego zasięgu („Sea Hawk"), samolotami do zwalczania okrętów podwodnych („Gannet") oraz maszynami ratowniczymi i pomocniczymi. Liczba personelu lotnictwa marynarki — około 2 000 ludzi. Lotniskowce — nie przewidziane.

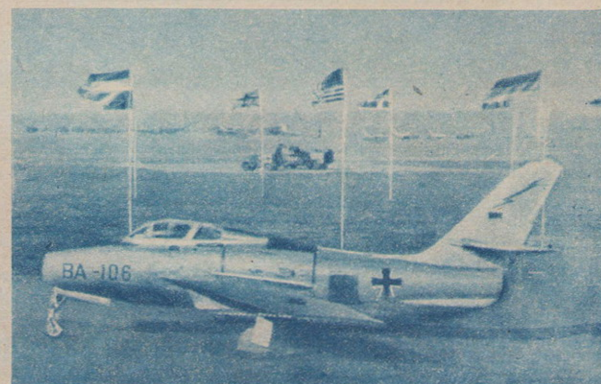
Powietrzne siły zbrojne NRF dysponują następującymi typami samolotów (część już w niemieckiej eksploatacji, a część stopniowo dostarczana z zagranicy): Piper L-18 „Super Cub", North American „Harvard", Lockheed T-33 A „Shooting Star" (amerykańskie), Fouga CM-170 „Magister" (francuskie — 382 sztuki), Piaggio P-149 D (włoskie — 265 sztuk) — samoloty szkolne, Republic F-84 F „Thunderstreak" i FR-84 F „Thunderflash" (amerykańskie — 558 sztuk), North American F-86 F „Sabre-6" (z Kanady — 225 sztuk), „Sabre-5" (z Kanady — 75 sztuk), Hawker „Sea Hawk" Mk-4 (angielskie — 68 sztuk) — myśliwce, Fairey-17 „Gannet" (angielskie — 16 sztuk) — do zwalczania okrętów podwodnych, Grumman SA-16 „Albatross" (amerykańskie — 5 sztuk) — ratownicze, Dornier Do-27 (niemieckie — 428 sztuk) — wielocelowe, Nord-2501 „Noratlas" (francuskie — 137 sztuk), Hunting Percival P-66 „Pembroke" (angielskie — 33 sztuki) — transportowe, De Havilland DH-114 B „Heron" (angielskie — 2 sztuki) — transportowe. **Śmigłowce:** Bristol B-171 „Sycamore" Mk 14 (angielskie — 50 sztuk), Bell 47-G-2 (amerykańskie — 14 sztuk), Saunders — Roe W 14 „Skeeter" (angielskie — 11 sztuk), Sud-Aviation So-1221 „Djinn" (francuskie — 6 sztuk), Hiller 12 C (amerykańskie — 14 sztuk), H-21 „Work Horse" (amerykańskie — 26 sztuk), Sikorski S-58 (amerykańskie — 26 sztuk).

Tyle — danych liczbowych odnośnie organizacji lotnictwa wojskowego NRF i sprzętu jakim ono dysponuje (wzgl. w najbliższym czasie będzie dysponowało).

Dodajmy jeszcze, że 13 listopada ub. r. odbyła się w bazie lotniczej Fürstenfeldbruck uroczystość przekazania Niemcom pierwszej bojowej jednostki myśliwców bombardujących F-84 F „Thunderstreak". Otrzymała ona numer 32 i przeszła pod dowództwo mjra Barkhorna (byłego podkomendnego gen. Gallanda), jednego z najbardziej aktywnych pilotów myśliwskich Luftwaffe z czasów ostatniej wojny. W dniu zaś 1 maja br. — wystartuje do lotu pierwsza zach.-niemiecka jednostka myśliwców (75 sztuk) „Sabre-5", podarowanych rządowi NRF przez Kanadę.

Komentarze? Chyba zbyteczne. Tym bardziej, gdy sobie uprzytomnić, że siły zbrojne Niemiec zachodnich mają być — równie hojnie jak w samoloty — wyposażone w broń atomową. (jz)

Amerykański myśliwiec „Thunderstreak" z niemieckim czarnym krzyżem na lotnisku Fürstenfeldbruck.



Panna Helenka JEST LOTNICZKĄ

PANNA Helen Bunney, 21-letnia Angielka, zapragnęła zostać wzorową lotniczką. Po 30 godzinach nauki i lotów otrzymała licencję pilota prywatnego. Jak obliczyła sympatyczna Angielka, wyszkolenie lotnicze kosztowało ją przeszło 100 funtów. Oczywiście zdobycie takiej sumy związane było z pewnymi wyrzeczeniami, co jej jako kobiecie zapewne nie przyszło łatwo. Sumę tę zbierała przez trzy lata, pracując jako modystka-projektantka.

Wyszkolenie zdobyła w Klubie „Fair Oaks" koło Woking w hrabstwie Surrey. Tu pod troskliwą opieką instruktora R. W. Cobbett'a, byłego pilota RAF-u, przeszła kolejne stopnie wtajemniczenia w sztuke latania na samolotach. 15 godzin lotów z instruktorem i 15 godzin lotów samodzielnych — oto bilans pięciotygodniowego szkolenia.

Panna Helenka, jak na wzorową lotniczkę (i zapewne gospodynię) przystało, skrupulatnie notowała swoje wydatki poświęcone na piękny sport samolotowy. Gdybyśmy byli niedyskretni i zajrzeli do jej notatnika, zobaczylibyśmy następujące zapiski:

15 godz. lotów z instr. à 3 f 10 szyl godz.	52 f 10 szyl
15 godz. lotów samodzielnych à 3 f 5 szyl godz. . . .	48 f 15 szyl
Wpisowe	2 f 2 szyl
Badania lekarskie .	1 f 1 szyl
Legitymacja ucznia-pil.	5 szyl
Egzamin	1 f 6 szyl
Licencja pilota pryw. .	5 szyl
Razem . . .	106 f 4 szyl

Panna Helenka stwierdza, że warto było oszczędzać, bo koleżanki teraz „pękają" z zazdrości, a ona co niedzielę może się przelecieć, płacąc oczywiście 3 funty 5 szylingów za każdą godzinę lotu. No, ale czego sobie człowiek nie odmówi, by móc latać.

P. E.

Lekcja druga Helenki: Zawsze sprawdź czy masz dobrze zapięte pasy!



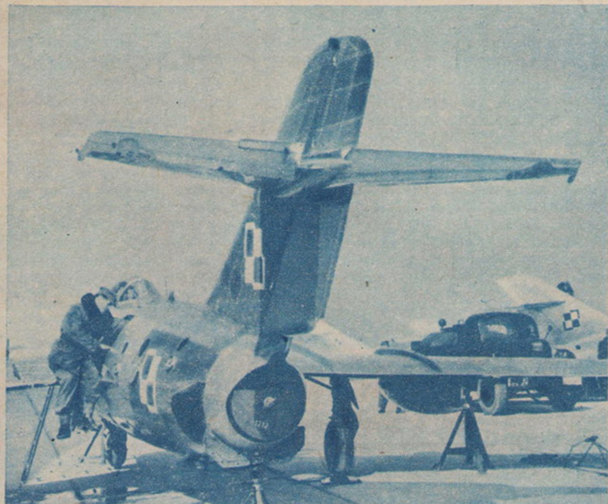
ORŁY WRÓCIŁY DO GNIAZD

Dnia 19 stycznia 1957 r. czternastu spośród byłych pilotów naszego lotnictwa zostało powołanych ponownie do wojska. Po wielu latach znów znaleźli się na lotnisku. Obok czterech sławnych dowodców dywizjonów myśliwskich z Wielkiej Brytanii, mjr. mjr. Łokuciewskiego, Króla, Olszewskiego i Skalskiego, przechodzą również przeszkolenie zrehabilitowani piloci ludowego lotnictwa.

Po zakończonym już kursie teoretycznym nowopowołani lotnicy szkolą się obecnie na nowoczesnych typach samolotów odrzutowych.



Czwórka asów myśliwskich: od lewej — mjr Witold Łokuciewski, mjr Stanisław Skalski, mjr Wacław Król i w kabicie samolotu mjr Ignacy Olszewski





Wyżej: Zanim piloci wylecą w powietrze, personel techniczny przygotowuje samoloty. Niżej: czternastu pilotów — dwa pokolenia. Starsze — okryte sławą stoczonych walk powietrznych i młode — pełne zapału i wiary w swe siły oraz doświadczenie zdobyte po wyzwoleniu.

Jeden z najlepszych polskich pilotów myśliwskich II Wojny Swiatowej mjr Stanisław Skalski, dowódca słynnego polskiego zespołu afrykańskiego, kilku dywizjonów myśliwskich, Skrzydeł 131 i 133 — znów w kabinie samolotu odrzutowego.

FOTO: WAF (4)

Akrobacja LOTNICZA

Napisał: MICHAŁ GOSZCZYŃSKI

• 6 •

Rysował: ZDZISŁAW GRYGLICKI

Rysunek 19 KORKOCIĄG ODWRÓCONY

Przy omawianiu błędów niektórych figur akrobacji spotykaliśmy się już z określeniem **KORKOCIĄG ODWRÓCONY LUB PLECOWY.** Nie staraliśmy się wtedy figury tej bliżej poznawać, traktując ją jako rezultat spowodowanego błędu. Teraz natomiast, gdy mamy zamiar rozpocząć naukę figur pilotażu odwróconego, zachodzi konieczność poznania tej figury, a nawet celowego jej wykonywania (rys. 19).

Korkociąg odwrócony jest stanem lotu analogicznym do znanego nam już korkociągu normalnego (rys. 5) z tą tylko różnicą, że samolot wiruje tu kabiną na zewnątrz (pilot wisi na pasach). Przyśpieszenia występujące w tej figurze są takie same jak w korkociągu normalnym, ale o znaku przeciwnym (około 1,8 g).

Wprowadzenie do korkociągu odwróconego może być wykonane zarówno z normalnego lotu odwróconego (lotu na plecach) lub po prostu w czasie wykonywania normalnej pętli, gdzieś w szczytowym jej punkcie — kiedy prędkość samolotu jest najmniejsza — pilot zamyka gaz, oddaje drążek do przodu i wychyla ster kierunku w stronę zamierzonego wirowania.

Wyprowadzenie jest nawet łatwiejsze niż z korkociągu normalnego, ponieważ następuje prawie natychmiast po wycofaniu steru kierunku (lub wychyleniu go w stronę przeciwną) oraz ściągnięciu drążka na siebie. Tłumaczy się to tym, że ster kierunku opływany jest regularnie przez strugi powietrza, bez „zacieniania" go przez wiry steru wysokości.

Po zatrzymaniu obrotu można samolot wyprowadzić zarówno do lotu normalnego (przez ściągnięcie drążka — jak w IV ćwiartce pętli) lub przejść do lotu odwróconego — przez oddanie drążka jak w IV ćwiartce pętli zewnętrznej (należy jednak pamiętać, że wystąpią tu ujemne przyspieszenia dochodzące do — 3,5 g, dlatego też ten sposób wyprowadzenia polecamy wykonywać dopiero po opanowaniu pętli odwróconej).

Przechodząc do nauki wykonywania pętli odwróconej — zwanej często pętlą zewnętrzną — tzn. tej figury, w której występują największe przyśpieszenia ujemne (około — 3,5 g), należy być przekonanym, że samolot posiada instalację smarowania i instalację zasilającą przystosowane do lotów odwróconych. W przeciwnym bowiem przypadku nie dość, że wykonanie figury będzie utrudnione, ale możemy spowodować zatarcie silnika.

Zanim przystąpimy do wykonania całej pętli odwróconej, warto przećwiczyć jej poszczególne elementy, które zresztą mogą również występować jako samoistne figury akrobacji odwróconej, tzn. pół pętli odwróconej w górę oraz pół pętli odwróconej w dół — przy czym pierwszą figurę rozpoczynamy z lotu odwróconego, drugą natomiast z normalnego lotu horyzontalnego.

Rysunek 20 PÓŁ PĘTLI ODWRÓCONEJ W GÓRĘ

PÓŁ PĘTLI ODWRÓCONEJ W GÓRĘ (rys. 20) jest najlepszą figurą do rozpoczęcia nauki akrobacji odwróconej, ponieważ stosunkowo duża prędkość potrzebna do jej rozpoczęcia (około 2,5 prędkości przeciągnięcia) będzie malała w miarę wykonywania figury, a figura w razie zaistnienia błędów może łatwo być przerwana bez obawy wystąpienia nadmiernych przyśpieszeń ujemnych.

Przy wykonywaniu zarówno tej figury jak i następnych należy zwrócić szczególną uwagę na to, aby ich rozpoczęcie następowało na dobrze ustalonym kierunku i bez zwisów, ponieważ w czasie samego wykonywania figury — przy zaistnieniu ujemnych przyśpieszeń i wiszeniu pilota na pasach — poprawianie wszelkich błędów będzie utrudnione.

Rysunek 21 PÓŁ PĘTLI ODWRÓCONEJ W DÓŁ

PÓŁ PĘTLI ODWRÓCONEJ W DÓŁ (rys. 21) — to druga część właściwej pętli odwróconej. Po raz pierwszy została ona wykonana przez Adolfa Pegoud już w roku 1913 na wzmocnionym jednopłacie Bleriot'a.

Należy przyznać, że piloci z początku dość niechętnie wykonują tę figurę, ponieważ wymaga ona przejścia do lotu odwróconego z pionowego nurkowania samolotu. Nie trzeba się jednak tym przejmować, bowiem już po kilkakrotnym wykonaniu pół pętli w dół niechęć ta mija.

Do rozpoczęcia tej figury gaz musi być całkowicie zamknięty, a prędkość samolotu nie może być w żadnym przypadku duża (około 20% większa od prędkości przeciągnięcia), ponieważ i tak prędkość wyprowadzenia jest znaczna przy dość dużej utracie wysokości. Należy tu również pamiętać, że wycofywanie oddanego drążka w czasie trwania figury będzie zawsze prowadzić do nadmiernego zwiększenia prędkości samolotu i dużej utraty prędkości.

Po opanowaniu tych dwóch figur wykonanie całej **PĘTLI ODWRÓCONEJ** nie przedstawia już najmniejszych trudności, jest ona bowiem tylko ich połączeniem w jedną całość.

Rysunek 22 PĘTLA ODWRÓCONA Z LOTU POZIOMEGO

W zależności od sposobu łączenia tych „dwóch połówek" pętlę odwróconą można wykonać **Z NORMALNEGO LOTU POZIOMEGO** (rys. 22) — najpierw pół pętli w dół, a później pół pętli w górę, lub **Z LOTU ODWRÓCONEGO** (rys. 23) — najpierw pół pętli w górę, a później pół pętli w dół.

Ładne wykonanie pętli odwróconej jest na ogół dość trudne, dlatego też piloci, którzy ją opanowali, mogą być pewni, że osiągnęli już wysoki stopień wyszkolenia.

cdn)

Rysunek 23 PĘTLA ODWRÓCONA Z LOTU ODWRÓCONEGO

WCZORAJ, DZIŚ i JUTRO
POLSKIEJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ

(4)

Mgr inż. WIKTOR LEJA
Naczelny inżynier PLL „LOT"

Dla komunikacji krajowej zasięg handlowy wynosi około 450 km. Aby dolecieć do stolic innych krajów jak Berlin — Wiedeń — Praga — Budapeszt (a więc ponad 650 km), samolot powinien mieć zbiorniki zapewniające większy zasięg przy odpowiednim zmniejszeniu ładunku. Jak już wspomniano, samolot odpowiadający powyższym warunkom jest obecnie projektowany w Biurze Konstrukcyjnym Instytutu Lotnictwa, a możliwości jego zastosowania studiuje PLL „Lot".

Samolot ten może być zastosowany do przewozu towarów, z pewnymi przeróbkami do celów fotogrametrycznych, sanitarnych i nawet gospodarczych. Należy się spodziewać, że wiele krajów nie posiadających dobrej sieci drogowej i kolejowej zastosuje u siebie ten typ samolotu. Można więc nawet liczyć na możliwości eksportu do innych krajów. W pełni uzasadnione jest więc jak najszybsze wykonanie prototypu, dokonanie prób w locie i przystąpienie do produkcji seryjnej.

Samolot MD-12 stanowi ponadto studium wstępne samolotu turbośmigłowego, który powinien dla komunikacji krajowej wykonać nasz przemysł. Przy projektowaniu samolotu turbośmigłowego należałoby wyjść z założeń: dwa silniki turbośmigłowe, prędkość przelotowa 300—350 km/h, ilość miejsc pasażerskich 50—60, możliwość startu i lądowania na lotnisku klasy Szczecin (trawiaste z trudnymi podejściami), samolot powinien mieć minimalną pracochłonność obsługowo-eksploatacyjną i możliwie długie czasokresy pracy silników i zespołów.

PERSPEKTYWY ROZWOJOWE

Już 1 listopada 1944 r. na konferencji organizującej ICAO ustalono, że Polska będzie mogła latać na następujących międzynarodowych liniach: Warszawa — Stany Zjednoczone A. P. (przez Wielką Brytanię lub Irlandię, Nową Fundlandię — Kanadę oraz przez Portugalię, Azory i Bermudy); Warszawa — Berlin — Amsterdam — Londyn; Warszawa — Berlin — Bruksela — Paryż; Warszawa — Mińsk — Moskwa; Warszawa — Wiedeń — Włochy — Marsylia — Barcelona — Madryt — Lizbona; Warszawa — Kraków — Praga; Warszawa — Gdynia — Kopenhaga — Sztokholm; Warszawa — Kraków — Budapeszt — Belgrad — Sofia — Saloniki — Ateny — Lydda — Bejrut: Kraków — Berlin — Bruksela — Paryż; Kraków — Budapeszt — Wenecja — Rzym; Kraków — Cluj — Bukareszt — Sofia i przez Istambuł na Filipiny; z Manilii do Hongkongu i do Kantonu, do Tokio przez Formozę, do Szanghaju i Fukuoka w Japonii, do Singapuru przez Saigon.

Założenia te pokrywają się do pewnego stopnia z wynikami pracy PLL „Lot" i rozwojem sieci linii lotniczych.

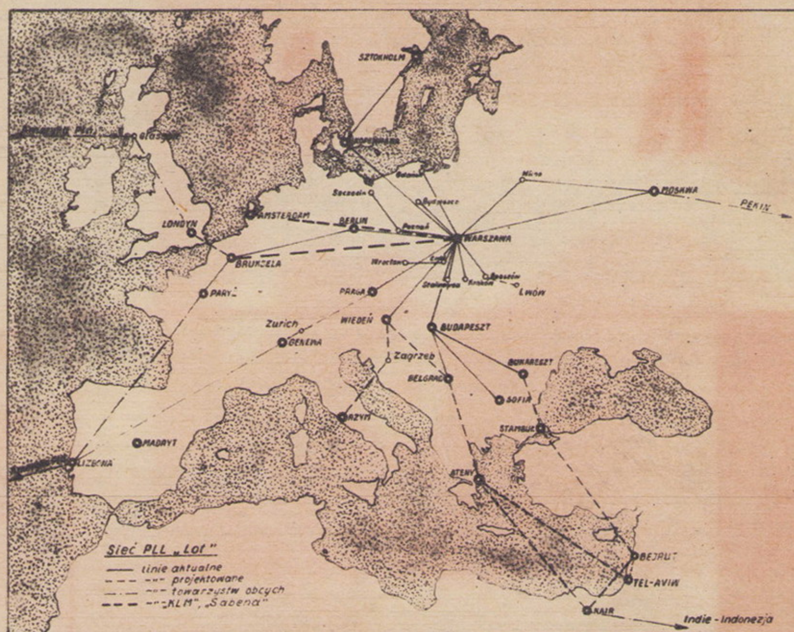
Rozwój komunikacji lotniczej w Europie ilustruje zamieszczone poniżej zestawienie IATA z 1954 r.

Państwo	Ludność w tys.	Przewóz pasażerów	Przeleciane kilometry
Polska	27012	136657	3840000
Francja	43000	16 3370	76623000
Anglia	50000	2145562	79922000
Szwajcarja	4900	540085	17610000
Jugosławia	17000	79269	2380000
Szwecja	7200	709000	33400000

Przytoczone cyfry mówią same za siebie. Komunikacja lotnicza w Polsce w stosunku do innych krajów Europy jest daleko w tyle i wymaga coraz wnikliwszej analizy planów rozwojowych. Muszą być poczynione starania o uzyskanie nowoczesnego sprzętu oraz wyposażenia specjalnego.

Perspektywy rozwojowe PLL „Lot" obejmują: rozszerzenie połączeń krajowych, kontynentalnych, transkontynentalnych, transoceanicznych i usług specjalnych.

Plan komunikacji krajowej obejmuje powiązanie regularną komunikacją lotniczą wszystkich miast wojewódzkich (Koszalin, Opole itp.). Do tego celu służyć będą samoloty Li-2 oraz MD-12, o ile prototyp spełni pokładane w nim nadzieje, a w przyszłości — śmigłowce.



Mapka obrazująca sieć Polskich Linii Lotniczych „LOT". Kreska ciągła — linie aktualne, kreska przerywana — linie projektowane, grubsza kreska przerywana — linie KLM i SABENY, kreski i kropki — linie innych obcych towarzystw

Śmigłowiec stosowany obecnie jest jeszcze nieekonomiczny, ale jak wskazuje historia komunikacji lotniczej — w pierwszych latach rozwoju samolot też nie był tanim środkiem przewozu powietrznego. Również i w Polsce czyni się przygotowania do utworzenia sieci lotnisk śmigłowcowych w Warszawie i innych miastach wojewódzkich oraz przemysłowych.

Przystępuje się nareszcie do przystosowania lotniska na Okęciu do wymogów międzynarodowej komunikacji lotniczej, przez wybudowanie centralnego dworca lotniczego oraz adaptację urządzeń do nowoczesnej całodobowej pracy. W ramach reorganizacji należałoby wydzielić lotniska i przyziemie (osłonę radionawigacyjną) z zakresu działalności PLL „Lot". Pozwoliłoby to na większą koncentrację techniczną, na szkolenie, na opanowanie nowoczesnego sprzętu lotniczego oraz wyposażenia specjalnego, koniecznego w nowoczesnej komunikacji lotniczej. Trzeba podkreślić, że w wyposażeniu naszych lotnisk jesteśmy poważnie zacofani. Włączenie przemysłu krajowego do zaspokojenia tych potrzeb przyczyniłoby się do dalszego zwiększenia bezpieczeństwa lotu.

W komunikacji krajowej dużą rolę odegra nasz przemysł lotniczy, zwłaszcza na odcinku budowy śmigłowców. Po doświadczalnej eksploatacji śmigłowca SM-1 duże pole do popisu będą miały konstrukcje mgr. inż. Żurakowskiego, którego BŻ-4 „Żuk" kładzie podwaliny pod budowę użytkowych śmigłowców, potrzebnych dla PLL „Lot", gospodarki narodowej i lotnictwa sanitarnego.

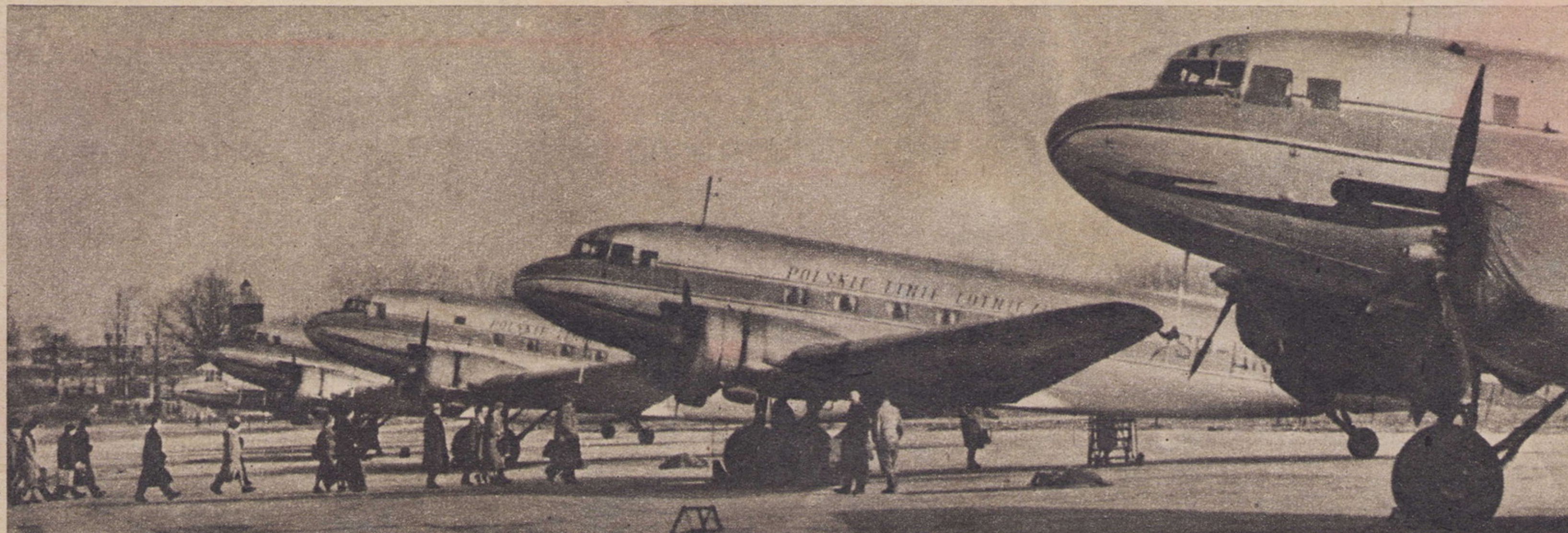
Bardzo obecnie ożywiony rozwój stosunków handlowych i kulturalnych, w których Polska bierze czynny udział, duże polskie ośrodki emigracji za granicą — otwierają przed polskim lotnictwem komunikacyjnym olbrzymie możliwości i narzucają ze względów gospodarczych dalszy rozwój i rozszerzenie istniejącej sieci linii zagranicznych.

Dlatego właśnie należy wejść w ogólny system międzynarodowej komunikacji lotniczej z transatlantycką włącznie i w system poolowej współpracy dla wspólnej eksploatacji różnych linii. Należy ściągać do nas obce linie, celem wyrównania dochodami bezpośrednimi i pośrednimi wydatków ponoszonych na obcych terenach oraz uzyskać prawo dolotów do baz wypadowych Ameryki, Chin, Indii i krajów Bliskiego Wschodu.

Przewiduje się rozwój następujących linii z Warszawy do: Poznania — Berlina (2 x tyg.), Berlina — Brukseli — Paryża (4 x tyg.), Berlina — Brukseli — Londynu (2 x tyg.), Kopenhagi (3 x tyg.), Kopenhagi — Sztokholmu (1 x tyg.), Pragi (1 x tyg.), Pragi — Zurichu (2 x tyg.), Wiednia — Zagrzebia — Rzymu (2 x tyg.), Wiednia — Belgradu — Aten — Tel Awiwu (2 x tyg.), Budapesztu — Bukaresztu — Istambułu — Bejrutu — Kairu (1 x tyg.), Budapesztu — Sofii (2 x tyg.), Rzeszowa — Lwowa (2 x tyg.), Wilna (3 x tyg.), Moskwy (6 x tyg.).

(cdn.)

Z życia Centralnego Portu Lotniczego na Okęciu w Warszawie: Do jednego z ustawionych w rzędzie samolotów Li-2 podchodzą pasażerowie. Foto: Wł. Sławny.



KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNIC

Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotnicz
i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wi

W książce pt. „Na podbój nieba“, jaka ukazała się niedawno na półkach księgarskich, autor oblicza, że jest w Polsce 200 tysięcy ludzi zaznajomionych w mniejszym lub większym stopniu z lotnictwem. Zalicza on do nich inżynierów lotniczych, techników i mechaników, pilotów sportowych i zawodowych, spadochroniarzy, pracowników lotnictwa cywilnego i przemysłu lotniczego, obsługi lotnisk, żołnierzy wojsk lotniczych, modelarzy i wszystkich miłośników lotnictwa, rozczytujących się namiętnie w prasie lotniczej. Eugeniusz Banaszczyk, autor tej książki, ma na pewno rację ze wszystkim, z jednym tylko chyba nie.

Nie przesądzając oczywiście sprawy, że lotnictwo ogólnie interesuje wszystkich obywateli naszego kraju (wyłączając naturalnie niemowlęta, co słusznie podkreśla autor wspomnianej książki), to jednak trzeba stwierdzić, że osób rozmiłowanych w lotnictwie, interesujących się nim na codzień — jest na pewno więcej niż wspomniane owe 200 000.

Ja twierdzę, że miłośników lotnictwa jest u nas milion, a może i trochę więcej. Zgodzicie się chyba ze mną, że armia to wcale nielicha.

Są wśród nich tacy, którzy już latali albo latają, względnie będą niedługo latać, ale najwięcej jest chyba tych, którym myśl o wzniesieniu się w powietrze, obojętnie zresztą w jakim charakterze, nie daje codziennie spokoju. Spora jest też grupa ludzi, którzy z tych czy innych przyczyn — od nich wcale niezależnych — nie będą mogli latać, a dla których lotnictwo jest pasją życia.

TYM WSZYSTKIM, KTÓRZY

- interesują się lotnictwem
- pokochali lotnictwo
- pragną uprawiać sport lotniczy
- chcą pracować w lotnictwie zawodowo
- zamierzają konstruować i budować szybowce i samoloty
- chcą zostać oficerami lotnictwa i latać na odrzutowcach
- marzą o zawodzie mechanika, technika i inżyniera lotniczego

WSZYSTKIM CHŁOPCOM I DZIEWCZĘTOM
WSI, MIASTECZEK I MIAST,
WSZYSTKIM MIŁOŚNIKOM LOTNICTWA
młodym i starszym
WYCHODZIMY NAPRZECIW

Nie chcemy, abyście byli samotni w swych lotniczych zainteresowaniach. Pragniemy zjednoczyć Wasze szeregi — milionowej armii miłośników lotnictwa. Chcemy Wam pomóc realizować lotnicze marzenia, wskazywać i pomagać na drodze do upragnionego celu, informować o rozwoju lotnictwa w kraju i na świecie, odpowiadać na wszystkie nurtujące Was pytania z dziedziny lotnictwa, ułatwiać wzajemne kontakty i spotkania między sobą oraz z interesującymi Was lotnikami, wskazywać nowe lotnicze książki i ułatwiać ich zakup, pomagać w zbieraniu znaczków lotniczych, informując o wszelkich nowościach z tej dziedziny.

Na pewno macie jeszcze więcej pomysłów, o których nam napiszecie, a których realizacji oczekiwać możecie od nas. Dlatego też otwieramy dziś na łamach „Skrzydlatej“

KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

Zanim jednak przetniemy uroczyście wstęgę, parę słów o zasadach i celach tego Klubu.

Klub może powstać wszędzie — na wsi i w mieście, gdzie tylko znajdzie się grupa chętnych, którzy zechcą wspólnie rozwijać swe zainteresowania lotnicze, zbierać znaczki lotnicze i sylwetki samolotów (które zamieszczamy stale na stronie 11), czytać książki, dyskutować na aktualne tematy, rozwiązywać zagadki i konkursy lotnicze, uczyć się piosenek lotniczych, kolekcjonować czasopisma lotnicze, a przede wszystkim pomagać sobie wzajemnie w zdobywaniu i rozwijaniu wiedzy o lotnictwie, jego propagowaniu, a także przygotowywaniu do uprawiania sportu lotniczego względnie do lotnictwa zawodowego.

Forma działalności Klubu Miłośników Lotnictwa — zupełnie dowolna, bez żadnego statutu, obowiązku płacenia składek itp. Wiek nieograniczony — od roku do stu i więcej lat. Obowiązku rejestracji Klubu w sztabie KML, tj. w naszej redakcji nie ma, chociaż chętnie przyjmiemy i zarejestrujemy takowe o ile będą sobie tego życzyć. Sztab Główny mieści się w naszej redakcji i co tydzień wydawać będzie swój organ przeznaczony specjalnie dla Was pod nazwą „Klub Miłośników Lotnictwa“, czyli — jak głosi podtytuł — „Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku i stanu“.

Członkiem Klubu może zostać każdy, kto interesuje się lotnictwem; obowiązku zrzeszania się w poszczególnych grupach nie ma.

Krótko mówiąc, chcemy abyście w wolnych chwilach po nauce i pracy nie nudzili się, a spędzali czas pożytecznie i przyjemnie, rozwijając i pogłębiając swoją wiedzę o lotnictwie.

Na dzisiaj tyle. Mamy dla Was jeszcze szereg innych niespodzianek, ale zostawiamy je na później, do następnych numerów. A teraz **popatrzcie na te dwie strony, przeczytajcie je** — jak to mówią — od deski do deski i **dajcie do przeczytania innym** koleżankom i kolegom, przyjaciołom i sympatykom lotnictwa oraz tym, którzy jeszcze nie są jego miłośnikami, a następnie **napiszcie nam, jak Wam się podobają** i co sądzicie o pomyśle (który — gwoli sprawiedliwości pragniemy to podkreślić — nie jest nasz, a czytelnika podpisanego literkami T. T. z jednostki wojskowej; prosimy go o podanie nazwiska i adresu celem nagrodzenia biblioteczką książek lotniczych i wpisania jego pierwszego na listę członków KML) zainicjowania Klubu Miłośników Lotnictwa.

A więc, otwieram niniejszym nasz Klub i z radości macham przyczepionymi do ramion skrzydłami z wosku.

Szczerze Wam oddany
IKARUS

P. S.

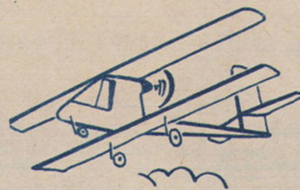
Wszelkie listy w sprawie KML piszcie na adres: Redakcja tyg. **„Skrzydlata Polska“, Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52, z dopiskiem na kopercie: Klub Miłośników Lotnictwa.**

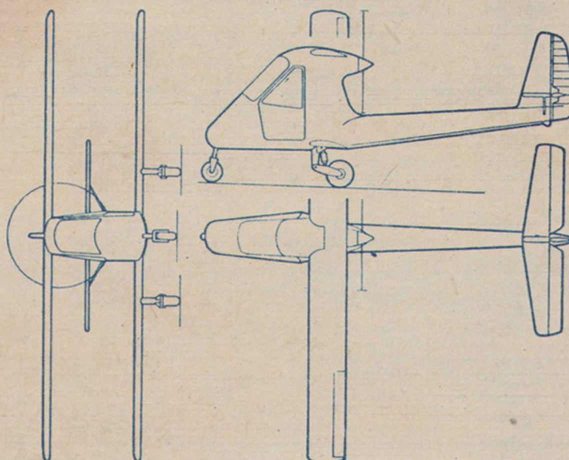
Obejrzyjcie sobie też znaczek klubowy, który zamieszczamy powyżej i napiszcie, jak Wam się podoba, względnie nadeślijcie własne projekty — przeprowadzimy mały konkursik na ten temat i najlepszy projekt nagrodzimy.

Poza tym pragniemy zaznaczyć, że wszelkie materiały opublikowane na tych dwóch kolumnach są już odpowiedziami na pytania Czytelników, nadesłane uprzednio do redakcji w listach.
I.

Odpowiadamy na pytania

JERZY GRODZKI Z KRAKOWA (lat 15) przesyłając rysunek (z prawej) prosi o podanie jaki samolot on przedstawia. Odpowiadamy, że jest to samolot włoski „Biplanino“ zbudowany w 1956 r.





PASCALE P-54 „BIPLANINO“ — WŁOCHY

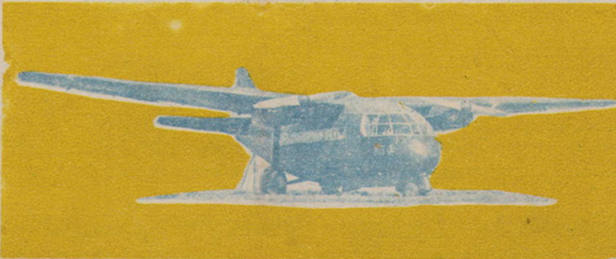
BIPLANINO“ jest przykładem oryginalnego, jednomiejscowego samolotu sportowego konstrukcji mieszanej, o układzie wolnonośnego dwupłata.

Napęd stanowi dwucylindrowy silnik Ambrosini P-25 o mocy 25 KM. Śmigło pchające, dwułopatowe, konstrukcji drewnianej. **(JP)**

Rozpiętość — 6,0 m, Długość — 4,97 m, Wysokość — 1,84 m, Pow. nośna — 6,0 m², Ciężar własny — 156 kG, Ciężar w locie — 255 kG, Prędkość max. — 140 km/h. Prędkość przelotowa — 125 km/h, Pułap — 4 000 m, Zasięg — 600 km, Czas lotu — 5 h.

ZBIERAMY FOTOGRAFIE SAMOLOTÓW

Pomiędzy tych wszystkich, którzy w terminie do 7 maja br. odpowiedzą listownie na pytanie: jaki to samolot? — rozlosowanych zostanie jako nagrody 5 oryginalnych zdjęć tego samolotu w formacie 13 x 18 cm



Historia LOTNICTWA

W ODCINKACH — 1

Czasy starożytne
— Podania o latających ludziach Atlantydy
— Legenda o Dedalu i Ikarze
— Indyjskie teksty religijne

400 lat p. n. e. — Cytat Architasa z Tarentu (ucznia Pytagorasa) o modelu latającym gołębia.

100 lat p. n. e. — Legenda chińska o latających ludziach Ki-Kuang.

906 — Książę Oleg korzysta z latawców przy oblężeniu Bizancjum.

X w. (druga połowa) — Wojska cesarza bizantyńskiego Jana używają latawców w celu wywołania paniki u nieprzyjaciela.

1060 r. — Anglik Malmsbury skacze z wieży na odległość 100 metrów.

1241 r. — Wojsko polskie styka się w bitwie pod Legnicą z latawcami Tatarów.



Około 1495 r. — Włoch **Leonardo da Vinci** daje opisy przyrządów latających cięższych od powietrza — **skrzydłowiec, spadochron.**

Na Ekranie

Dzisiaj przedstawiamy zdjęcie z nowego lotniczego filmu rumuńskiego pt. „Vultur 101“. Treścią filmu jest życie lotników wojskowych. Scenariusz filmu napisał Andrei Calarasu na podstawie opowieści N. Tautu.

SAMOLOTY KOMUNIKACYJNE CSR

Il-14 będą malowane według ostatnio zatwierdzonego projektu Ivo Grégra.



CTWA

ych dawnych
ieku i stanu.



1



British European Airways
Anglia



Air France
Francja



Capital Airlines
USA

ZBIERAMY ZNAKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH



ZOSTAŃ CZŁONKIEM KML

Pisząc w sprawie KML nie zapomnij podać:

1. Imię i nazwisko (czytelnie)
2. Adres (dokładny)
3. Wiek
4. Zainteresowania (filatelistyka, zdjęcia lotnicze, modelarstwo, konstrukcje amatorskie, sylwetki samolotów, rozrywki umysłowe itp.).
5. Życzenia (wymiana lub poszukiwanie czasopism, znaczków, zdjęć, sylwetek, materiałów, współpracy itp.).

Przesyłając zapytania do inżyniera lub lekarza lotniczego nie zadawaj ich zbyt wiele na raz i staraj się je dobierać tematycznie. Pytania do inżyniera i lekarza pisz zawsze na oddzielnych kartkach.

PORADNIK amatora konstruktora

ZANIM P.T. Czynniki zastanowią się, jak odpowiedzieć na apel rzucony przez „Ikarusa" w Nr 13/1957 r. „Skrzydlatej Polski", rozejrzyjmy się po świecie. Co robią inni? Oto co na temat konstrukcji amatorskich w Anglii mówi autorytet w tych sprawach H. Best-Devereux:

Jednym z głównych powodów pomyślnego rozwoju samolotów ultralekkich we Francji — zdaniem Best-Devereux'a — jest istnienie szerokiego zaplecza modelarskiego. Bardzo tam popularne modelarstwo lotnicze, współpracujące blisko z aeroklubami, znajduje w nich wszechstronne poparcie.

Nie ulega też wątpliwości, że młody chłopiec czy dziewczyna zwraca rozwinięte przez modelarstwo zamiłowania lotnicze i nabyte wiadomości w normalnym przedłużeniu „małego lotnictwa" — ku budowie prostych konstrukcji samolotów ultralekkich.

Z drugiej strony szeroki ruch budowy własnych samolotów, obejmujący swym zasięgiem niemal wszystkie aerokluby Francji, opiera się przede wszystkim na pracy ich członków - modelarzy.

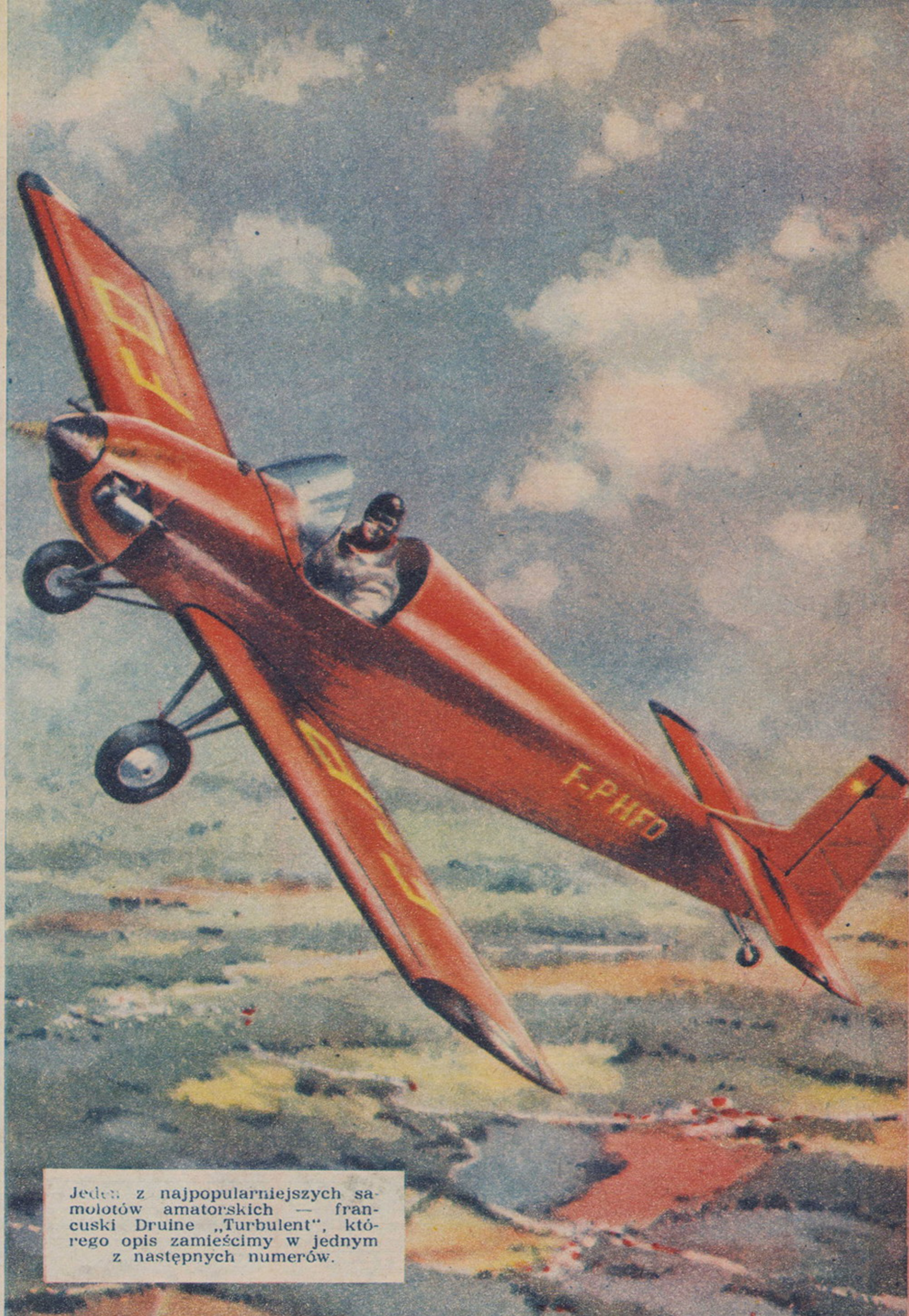
Istnieje dziś wiele typów samolotów amatorskich, a każdy ma swoich zwolenników. W Anglii, ze względu na szereg obowiązujących oficjalnych ograniczeń, przedwojenny entuzjazm dla samolotów ultralekkich, jak Chilton, Luton Buzzard, Drone, Luton Minor i innych, nie był (poza nielicznymi wyjątkami) rozwijany. W wyniku starań tych nielicznych entuzjastów zrzeszonych w Stowarzyszeniu Miłośników Lotnictwa (RFA), dopiero niedawno zostało utworzone Popular Flying Association (skrót: PFA), podległe Ministerstwu Transportu i Lotnictwa Cywilnego, a odpowiedzialne za wydawanie zezwoleń (dopuszczenie do lotów) dla konstrukcji amatorskich.

PFA od pierwszej chwili swego powstania rozwinęła żywą działalność i wystąpiła z szerokim programem badawczym dostępnych projektów. Pierwszym samolotem, który uzyskał akceptację, był francuski Druine RD-4 „Turbulent". W czerwcu 1956 r. „Turbulent" z silnikiem o mocy 25 KM wykonał raid pokazowy po aeroklubach brytyjskich, zaskakując wszystkich statecznością i właściwościami lotnymi.

Na zakończenie raidu „Turbulent" pilotowany przez H. Best-Devereux wykonał przelot bez lądowania z Croydon (Londyn) do Paryża, przy czym koszt wyniósł zaledwie 15 szylingów! Dla amatorów wolących dwumiejscówki PFA wytypowała samolot Druine „Turbi". Wybór obu samolotów tegoż konstruktora nie jest przypadkowy. Były one projektowane specjalnie z myślą o amatorach, a ich budowa nie odbiega od dużych modeli z napędem.

(c.d.n.)

O kosztach dokumentacji, budowy i przepisach prawnych — w następnych numerach.



Jeden z najpopularniejszych samolotów amatorskich — francuski Druine „Turbulent", którego opis zamieścimy w jednym z następnych numerów.

UWAGA CZYTELNICY

ZSRR, WĘGIER, RUMUNII, BUŁGARII, NRD, CHIN, ALBANII

„Skrzydlatą Polskę" można zaprenumerować w wymienionych państwach w następujących punktach:

ZSRR — **w Miestnych i Gorodskich Otdiełach Sojuzpieczati**
WĘGRY — **„Kultura", P. O. B. 1, Budapest 72**
RUMUNIA — **„Cartimex", P. O. B. 134—135, Bucarest**
BUŁGARIA — **„Raznoiznos", Sofia, Rue Tzar Assen 1**
NRD — **Zeitungsvertriebsamt II C, Berlin NW, Clara Zetkin Str. 62**
CHINY — **Guozi Shudian, P. O. Box 50, Peking**
ALBANIA — **Ndermarja Shtetnore, Botimeve, Tirane**

Punkty te przyjmują zamówienia na prenumeratę „Skrzydlatej Polski" na okres miesiąca, kwartału, pół roku lub roku. Termin złożenia zamówienia upływa na 15 dni przed datą rozpoczęcia prenumeraty.

W tych samych punktach można również zamówić egzemplarze wsteczne, z tym jednak, że cena ich jest o 10% wyższa od cen katalogowych. W prenumeracie natomiast pobierana jest cena katalogowa — zł 1,50 za egzemplarz.

Na holu humoru i satyry

HORYZONT

Pewien starszy pan, trochę dziwak, podczas przelotu z Nowego Jorku do Londynu zwraca się w pewnym momencie do sympatycznej stewardessy:

— Czy tam w dali, o tam, wyłania się już pasmo lądu?

Stewardessa patrzy przez chwilę nieco zakłopotana i nie dostrzegając ziemi odpowiada:

— Nie proszę pana, to horyzont.

— Och jak dobrze — powiedział z zadowoleniem starszy pan. — Wreszcie po tylu godzinach zdołaliśmy go osiągnąć.

MÓWIMY POPRAWNIE

WŁAŚCIWIE	NIEWŁAŚCIWIE	ŹLE
drążek sterowy	drąg sterowy	knypel
fotel pilota	krzesło pilota	siedzenie pilota
tablica pokładowa (tablica przyrządów pokł.)	deska przyrządów deska przyrządowa	tabl. rozdzielcza deska z zegarami
wskaźnik przyrządu		zegar, indykator
prędkościomierz	szybkościomierz	
zakrętomierz		skrętomierz
wyłącznik iskrowników		wył. magneto
dźwignia przepustnicy	dźwignia gazu	manetka gazu
usterzenie		opierzenie

(17)



ŁOTNICTWO POLSKIE NA FRONTACH II WOJNY ŚWIATOWEJ

TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ

W miarę upływu czasu operacje przybierały na sile. Raidy były częste i załogi startowały nieraz przez trzy noce z rzędu. Ale najcięższe i najdalej sięgające wyprawy miały dopiero dojść w wielkiej ofensywie powietrznej, która rozpoczęła się pod koniec 1941 roku i wciąż potężniejąc, trwała do końca wojny.

Począwszy od lipca dywizjony polskie były przezbrajane na nowy sprzęt — „Wellingtony III i IV — z mocniejszymi silnikami Bristol i Merlin. Miesiąc ten był szczególnie pracowity. Dywizjon 300 wykonał 13 wypraw, Dywizjon 301 — 10 wypraw. Dywizjon 304 — 41 wypraw, a Dywizjon 305 — 11 wypraw. Celami były: Cherbourg, Brest, Boulogne, Osnabrück, Frankfurt nad Menem, Bielefeld, Bremen, Kolonia, Rotterdam, Emden, Dunkierka, Hamburg, Le Havre, Mannheim — niektóre z nich po dwa razy.

Te wyprawy na porty, węzłowe stacje, koleje i doki trwały przez całą jesień i zimę. Poza tym bombardowano dorywczo Berlin, Norymbergę, lotniska w głębi Niemiec oraz ośrodki przemysłowe w Essen i Duisburg. Straty były wysokie, a uzupełnienia niemal nie istniały.

Jesienią 1941 roku ppłk. pil. A. Rudkowski przeniesiony został do 138 Dywizjonu Działań Specjalnych. W nocy 7 listopada, gdy wszystkie polskie dywizjony bombardowały Berlin, ppłk. pil. Rudkowski doleciał na samolocie „Halifax" nad Polskę, gdzie zrzucił trzech spadochroniarzy, broń i aparaturę radiową dla Armii Krajowej, rozpoczynając w ten sposób współpracę z żołnierzami podziemnej Polski.

Od tej pory coraz to nowe załogi przechodziły z 301 Dywizjonu do Dywizjonu Działań Specjalnych, tworząc nową jednostkę, znaną pod kryptonimem „Dywizjonu C" i wyposażoną w samoloty typu „Halifax II", a później nawet „Liberator V".

Pierwszym pilotem bombowym udekorowanym odznaczeniem bojowym DFC[1]) był ppłk. pil. Jacek Piotrowski, który objął dowództwo 301 Dywizjonu. Dekoracja odbyła się w końcu grudnia 1941 r.

W ciągu 1941 roku dywizjony polskie dokonały łącznie 1 357 startów bojowych i zrzuciły 1 793 tony bomb. Straty niepowrotne, tj. zabici, ciężko ranni i wzięci do niewoli, wyniosły 244 ludzi.

Z początkiem 1942 roku dowódcą Lotnictwa Bombowego RAF, któremu operacyjnie podlegały również i nasze dywizjony, został Marszałek Arthur Harris. Podjął się on zadania rozbudowy lotnictwa bombowego do takich granic, które stworzyłyby z tej broni jedną z głównych narzędzi wojny. Należy przyznać, że sytuacja, jaką zastał, daleka była od doskonałości.

Jego pierwszy raport podaje, między innymi, że Wielka Brytania posiada zaledwie 378 samolotów bombowych, w tym 69 ciężkich. Wyposażenie samolotów również wykazywało poważne braki. Po odliczeniu od powyższej liczby 50 lekkich bombowców, nie nadających się do poważniejszych operacji, okazywało się, że polskie dywizjony bombowe ze swoimi 64 maszynami stanowiły jedną piątą całego lotnictwa bombowego Wielkiej Brytanii.

Z drugiej strony jasne było, że nadchodzący rok będzie rokiem przełomowym. Wzmocnienie lotniczej siły uderzeniowej było nakazem dnia.

Polskie dywizjony znajdowały się w wyjątkowo trudnej sytuacji, gdyż nie posiadały uzupełnień. Dla uzyskania niezbędnych rezerw ludzkich powzięto szereg zdecydowanych kroków. Przesunięto w górę i w dół granice wieku dla lotników oraz zwrócono się do żołnierzy wojsk lądowych, które bezczynnie stały w Szkocji, z apelem o wstępowanie do lotnictwa.

W wyniku tych posunięć, do jednostek szkolnych zaczęli napływać ochotnicy — chłopcy osiemnastoletni obok mężczyzn po czterdziestce, weterani poprzedniej wojny, wysłużeni podoficerowie lotnictwa, oficerowie z armii lądowej, którzy kiedyś latali i tacy, którzy dopiero teraz chcieli się uczyć sztuki latania. Wszyscy oni znaleźli się w szkolnych jednostkach bombowych.

A sytuacja wojenna żądała wciąż nowych wypraw. W lutym 1942 roku dywizjony polskie dokonały 177 startów, w marcu — 197, w kwietniu — 352. Równolegle z tym wzrastały straty, które w kwietniu wyniosły 13 załóg, czyli 78 lotników.

Było jasne, że jeżeli udział Polaków w operacjach nie zostanie ograniczony, to niedługo po dywizjonach polskich pozostanie tylko wspomnienie. W tej sytuacji postanowiono przenieść 304 Dywizjon, który miał największy ubytek ludzi, do Dowództwa Obrony Wybrzeża, gdzie służba była mniej niebezpieczna.

Przeniesienie nastąpiło w dniu 10 maja 1942 roku. Od tej pory polskie lotnictwo bombowe liczyło tylko trzy dywizjony. Dywizjon 304 odchodził, mając na swym dorobku 488 startów i ponad 500 ton zrzuconych bomb. Miał też 18 straconych załóg. Należy pamiętać, że stan dywizjonu wynosił 16 załóg.

Podczas, gdy 304 Dywizjon odpoczywał patrolując morza, pozostałe jednostki bombowe szykowały się do wielkiego nalotu na Niemcy, w którym miało wziąć udział 1 000 bombowców.

Cel był podwójny: strategiczny i polityczny. W tym czasie bowiem przebywał w Berlinie japoński minister spraw zagranicznych. Taka demonstracja siły lotniczej była więc bardzo wskazana.

Przede wszystkim należało zmobilizować cały rozporządzalny sprzęt i pilotów. Poza samolotami znajdującymi się w dywizjonach ściągnięto wszystkie maszyny rezerwowe i ogołocono nawet ze sprzętu i personelu latającego jednostki szkolne i treningowe. Wypożyczono również samoloty i ludzi z Dowództwa Obrony Wybrzeża (Coastal Command), Dowództwa Współdziałania (Army Cooperation) i z Dowództwa Lotnictwa Myśliwskiego (Fighter Command), które również miało kilka samolotów bombowych na swym etacie.

Ogółem zgromadzono 1.047 maszyn. Jako obiekt wyprawy wybrano Kolonię, gdyż miejscowość ta miała najwięcej pogodnych nocy. Udział Polaków wynosił cztery dywizjony bombowe — wraz z Dywizjonem 304 i dwadzieścia cztery samoloty z jednostek treningowych.

O zmroku, dnia 30 maja, ponad tysiąc bombowców wyruszyło w drogę nad nieszczęsne miasto. Blisko 900 bombowców dotarło do celu. Pomimo silnej obrony tylko 39 samolotów nie powróciło do bazy. Miasto doznało wielkich spustoszeń.

Wyprawa na Kolonię była cennym doświadczeniem, zarówno dla strony brytyjskiej jak i dla Niemiec. Dowództwo RAF wypróbowało i poczyniło poprawki w planie jednoczesnego startu z wielu lotnisk i w przyjmowaniu powracających samolotów. Stwierdzono również większą użyteczność ciężkich i małą skuteczność średnich bombowców. Przekonano się jednocześnie o wydajności, jaką daje skoncentrowany w czasie i w miejscu silny atak bombowy.

Niemcy zaś zmienili swoje zapatrywania na system obrony przeciwlotniczej i zaczęli w szerokim stopniu stosować lotnictwo myśliwskie nocne. Wojna powietrzna stała się jeszcze bardziej krwawa. Straty RAF (a w tym i polskie), w wyprawach bombowych, które dotąd nie przekraczały 3,5%, wzrastają w czerwcu i w lipcu do 5,6%. Utrzymanie się strat w tej wysokości groziło wyniszczeniem całego lotnictwa bombowego.

W końcu czerwca zorganizowano drugą wyprawę tysiąca bombowców. Tym razem celem ataku było Bremen, gdzie zbombardowano z dużym skutkiem wielką fabrykę lotniczą, produkującą najgroźniejsze w tamtym czasie myśliwce niemieckie typu Focke-Wulf 190.

Z lotu nad Bremen nie powrócił dowódca Dywizjonu 301 ppłk pilot Jacek Piotrowski, który na uszkodzonym samolocie wpadł do morza i został wyciągnięty przez niemiecką łódź ratunkową, a tym samym „popadł w niewolniki", jak to określał lotniczy żargon.

Straty polskie rosną w niepokojący sposób. Z wyprawy nad Wyspy Fryzyjskie, w której brało udział 18 załóg, nie powróciło 5.

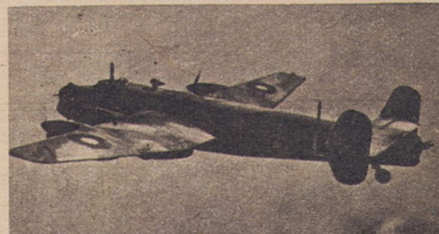
Dotkliwą stratą była w tym czasie śmierć w morzu płk pil. S. Skarżyńskiego, znanego lotnika, który w 1933 roku dokonał rekordowego przelotu na sportowym samolocie „RWD-5 bis" z Dakaru w Afryce — do Maceio w Południowej Ameryce. Zginął on w powrotnej drodze z wyprawy nad Bremen.

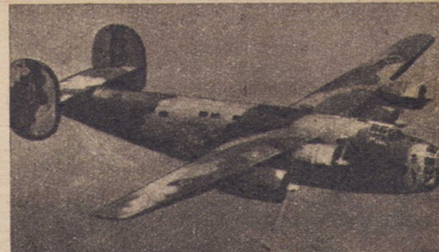


Pułkownik pilot Stanisław Skarżyński (trzeci od prawej, w jasnym kombinezonie) przed zajęciem miejsca w swoim „Wellingtonie".



Bombowiec Vickers "Wellington"





Wyżej — bombowiec Handley-Page „Halifax", niżej — bombowiec Consolidated „Liberator"

Wkrótce do wyprawy przeciwko celom naziemnym doszło tropienie łodzi podwodnych, które w tym okresie wojny dokonywały straszliwych spustoszeń w tonażu marynarki brytyjskiej. W atakach na dwa niemieckie pancerniki stojące w portach francuskich „Scharnhorst" i „Gneisenau" Polacy dokonali 86 startów.

Rok 1943 miał pomyślny przebieg dla antyhitlerowskiej koalicji. Na froncie wschodnim wojska radzieckie rozpoczęły swój gigantyczny marsz znad Wołgi, który miał się skończyć zajęciem Berlina i dotarciem do Łaby. Niemiecki Korpus Afrykański przestał istnieć, Włochy wypadły z wojny, a niebezpieczeństwo łodzi podwodnych zostało w dużym stopniu zażegnane. Jednocześnie połączone siły lotnicze brytyjskie i amerykańskie prowadziły wraz z innymi sprzymierzonymi nieustanną nocną i dzienną ofensywę przeciwko Rzeszy.

W połowie 1943 roku sprzymierzeni uzyskali zdecydowaną przewagę lotniczą. Luftwaffe była w defensywie. Straty brytyjskie znacznie spadły w porównaniu z rokiem 1942. Ale polskie lotnictwo bombowe nie mogło pokrywać już nawet tych małych strat z tego powodu, że otrzymało bardzo zmniejszone uzupełnienia. Brak stałego dopływu świeżych kadr do lotnictwa zaczął być znowu palącym problemem dla polskich dywizjonów bombowych. Chcąc więc ratować tę trudną sytuację, w końcu marca 1943 roku wycofano z operacji bombowych i przeniesiono do 138 Dywizjonu Działań Specjalnych większość załóg 301 Dywizjonu. Resztą personelu latającego i obsługą naziemną zasilono mocno poszczerbione pozostałe dywizjony bombowe.

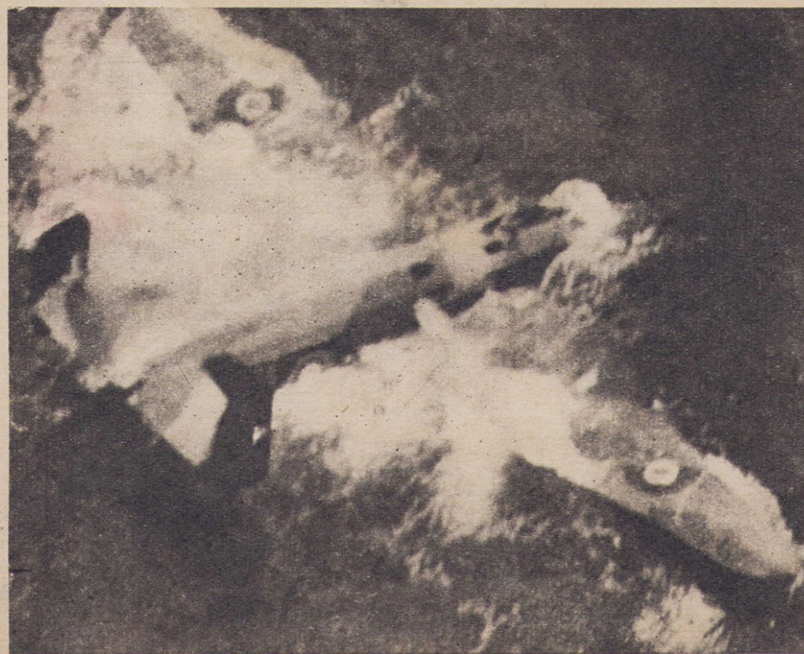
W kwietniu otrzymały one nowy sprzęt — „Wellingtony X", posiadające po dwa silniki Bristol „Hercules" o mocy 1 675 KM każdy. Zasięg i skuteczność działań dywizjonów znacznie wzrosły.

W połowie 1943 roku władze brytyjskie uznały, że Nadrenia „ma już dosyć" i przeniosły ataki na dalej położone cele.

Dla utrudnienia nieprzyjacielowi posługiwania się radarem stosowano metodę zwaną „oknem" (window). Polegała ona na tym, że bezpośrednio przed atakiem wyrzucano w powietrzu setki tysięcy cienkich wstążek cynfolii. Sposób ten po raz pierwszy zastosowano podczas ataku na Hamburg 24 lipca 1943 roku, w którym wzięły udział dwa polskie dywizjony. Wyprawy na to miasto były kilkakrotnie powtarzane.

We wrześniu Dywizjon 305, w przewidywaniu rychłej już inwazji, został przeniesiony do Lotnictwa Taktycznego z przeznaczeniem współdziałania z wojskami lądowymi. W ten sposób polskie lotnictwo bombowe zostało zredukowane do siły jednego Dywizjonu 300.

(cdn.)



„Halifax" z dywizjonu 301, ciężko uszkodzony ogniem artylerii przeciwlotniczej, woduje na Morzu Północnym. Załogę uratowano.

Foto: WAF (2), Goszczyński i SP.

---

[1]) Distinguished Flying Cross — wysokie angielskie odznaczenie.

AUBERT PA-204 „SUPER CIGALE" ● FRANCJA

INŻ. Paul Aubert, pilot z czasów I wojny światowej, rozpoczął pracę nad konstrukcją samolotów w latach trzydziestych. Pierwszy samolot jego konstrukcji PA-20 „Cigale" po udanych próbach w locie był wystawiony na Salonie Paryskim w 1938 r. Po wojnie Aubert ulepszył swą konstrukcję, budując samolot PA-201. Samolot ten doczekał się dalszego rozwoju i jest obecnie produkowany jako PA-204 „Cigale Major" lub „Super Cigale". Prototyp PA-204 odbył swój pierwszy lot 11 sierpnia 1954 r.

„Super Cigale" jest czteromiejscowym samolotem turystycznym. Jest to jednosilnikowy, wolnonośny górnopłat konstrukcji całkowicie drewnianej.

Płat wykonany jest jako jedna całość. Konstrukcja dwudźwigarowa z pracującym pokryciem sklejkowym.

Kadłub o konstrukcji skorupowej. Klimatyzowana i izolowana dźwiękowo kabina mieści czterech członków załogi. Dostęp do kabiny zapewniają drzwi po obu stronach, otwierane do góry. Statecznik poziomy przestawiany w locie.

Koła główne osadzone na wolnonośnych goleniach stalowych amortyzowanych w kadłubie za pomocą gumowych wkładek. Koło tylne nastawne.

Silnik 6-cylindrowy „bokser" typu Lycoming o mocy 170 KM. Śmigło dwułopatowe, drewniane. Istnieje również wersja z francuskim silnikiem rzędowym, 4-cylindrowym, typu SNECMA 4L 21 o mocy 170 KM. Dwa zbiorniki w kadłubie mieszczą 75 l paliwa. (S)

Czteromiejscowy „Super Cigale" na jednym z lotnisk paryskich.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	10,0 m
Długość	—	7,5 m
Wysokość	—	2,4 m
Pow. nośna	—	13 m²
Wydłużenie	—	7,8

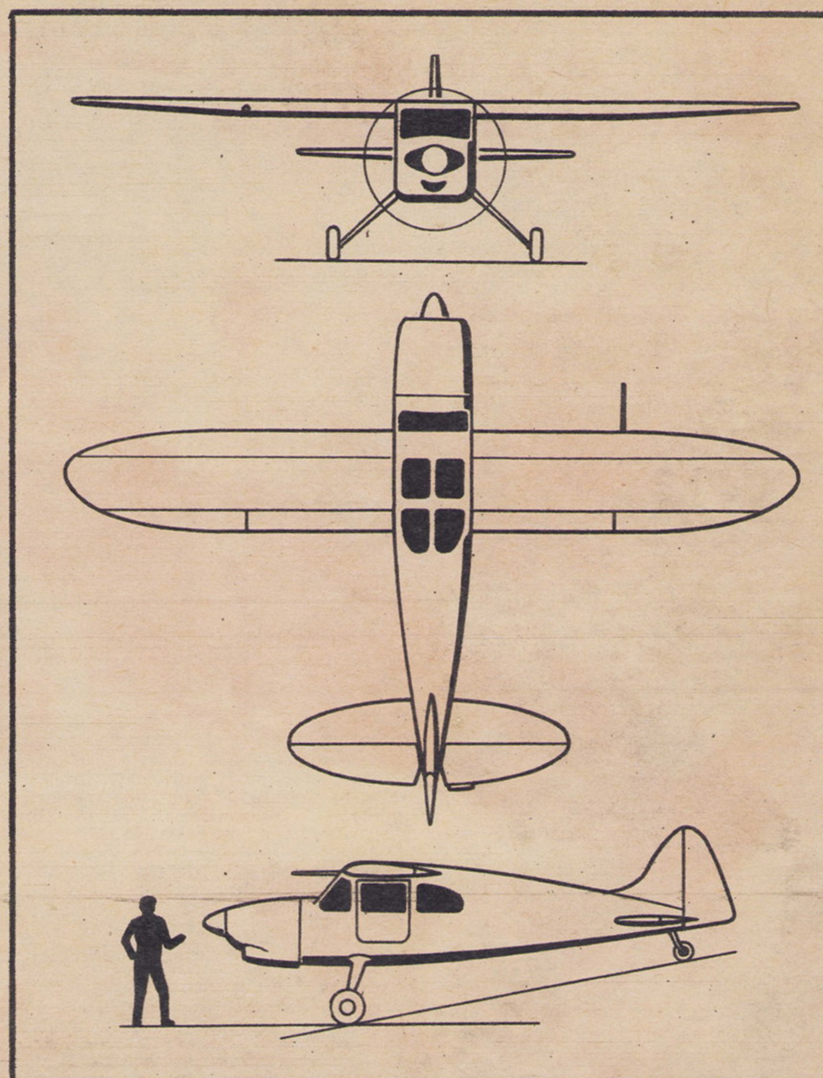
Ciężary:

Ciężar własny	—	680 kG
Ciężar w locie	—	1 200 kG
Obciążenie powierzchni	—	92,3 kG/m²
Obciążenie mocy	—	7 kG/KM

Osiągi

(silnik Lycoming 170 KM)

Prędkość max.	—	260 km/h
Prędkość przelotowa	—	240 km/h
Prędkość lądowania	—	90 km/h
Prędkość wznoszenia	—	5 m/sek
Pułap	—	5 000 m
Zasięg	—	1 600 km
Długość startu	—	220 m
Długość lądowania	—	120 m



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

HAWKER P-1067 „HUNTER F-4" ● WIELKA BRYTANIA

STANDARTOWY myśliwiec brytyjskiego lotnictwa Hawker „Hunter" jest kolejnym ogniwem w długim łańcuchu rozwojowym. Po pierwszym odrzutowcu Hawkera, samolocie P-1040 z roku 1947 o prostych skrzydłach (obecnie budowany jeszcze seryjnie jako myśliwiec marynarki „Seahawk"), nastąpiły prototypy doświadczalne P-1052 i P-1081, które pozwoliły konstruktorom zebrać doświadczenia w dziedzinie skrzydeł skośnych i dużych prędkości. Na bazie tych doświadczeń zbudowano, użytkowy już, dzienny myśliwski samolot odrzutowy P-1067 „Hunter", produkowany w kilku wersjach różniących się głównie silnikami i w kilku krajach (Anglia, Belgia, Holandia). Używany jest także w Szwecji pod oznaczeniem J-34.

Istnieje również dwuosobowa, treningowa wersja „Huntera".

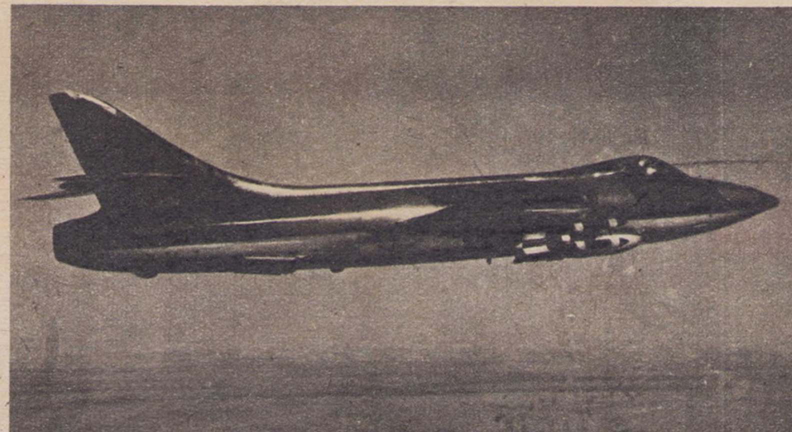
Hawker „Hunter F-4" oblatany w 1954 r. jest jednomiejscowym średniopłatem myśliwskim o prędkości poddźwiękowej.

Kadłub mieści przed płatem hermetyczną kabinę pilota wyposażoną w fotel wyrzucany. Pod tylną częścią kadłuba zabudowana jest klapa hamulca powietrznego, uruchamiana hydraulicznie.

Podwozie, trójkołowe, odznacza się dużym rozstawem kół głównych wciąganych w skrzydła.

Silnik turboodrzutowy Armstrong Siddeley „Sapphire 7" o ciągu 5 500 kG zabudowany jest w kadłubie za płatem. Wylot znajduje się na końcu kadłuba, a chwyty powietrzne o przekroju trójkątnym w pogrubionych przykadłubowych częściach płata. Jest to cecha wszystkich odrzutowych samolotów Hawkera. Uzbrojenie: 4 działka „Aden" 30 mm i rakiety „powietrze-powietrze" (Fairey „Fireflash". (J. S.)

Hawker „Hunter" w locie, uzbrojony w rakiety „Fireflash" (typu powietrze — powietrze)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	11,02 m
Długość	—	14,93 m
Wysokość	—	3,04 m

Osiągi:

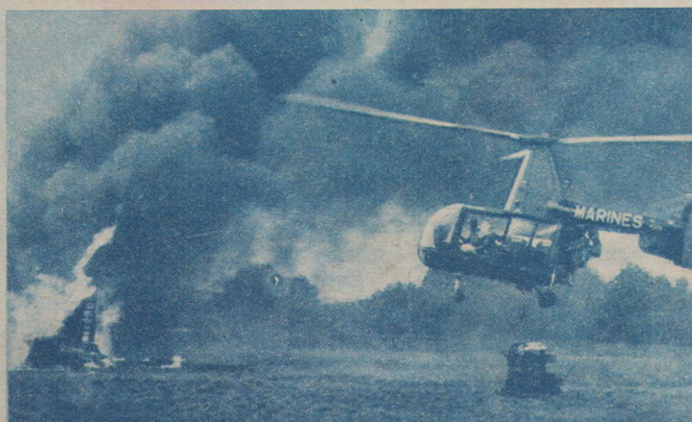
Prędkość max.
Ma = ok. 1 (ok. 1 200 km/h)

ŚMIGŁOWIEC
MASZYNA UNIWERSALNA

Z każdym miesiącem rośnie liczba przykładów zastosowania śmigłowców. Wojsko, rolnictwo, służba sanitarna i ratownicza, poczta, łączność, komunikacja, transport, rybołóstwo, leśnictwo, ochrona przeciwpożarowa, reklama, a niebawem i budownictwo — coraz częściej stosują nowy do niedawna „wehikuł" powietrzny. Na stronie tej pokazujemy kilka przykładów użycia śmigłowców w różnych krajach. A może wreszcie nasz przemysł śmigłowcowy dostarczy krajowi dostateczną ilość zapowiadanego od lat sprzętu? Najwyższy czas.



Angielski jednowirnikowy śmigłowiec sanitarny Westland „Widgeon", mogący przewieźć dwóch chorych, lekarza i pilota — w momencie załadunku. „Widgeon" oblatany został w sierpniu 1955 r. i jest budowany w trzech podstawowych wersjach: pasażerskiej, sanitarnej i ratunkowej (w górach i na morzu).



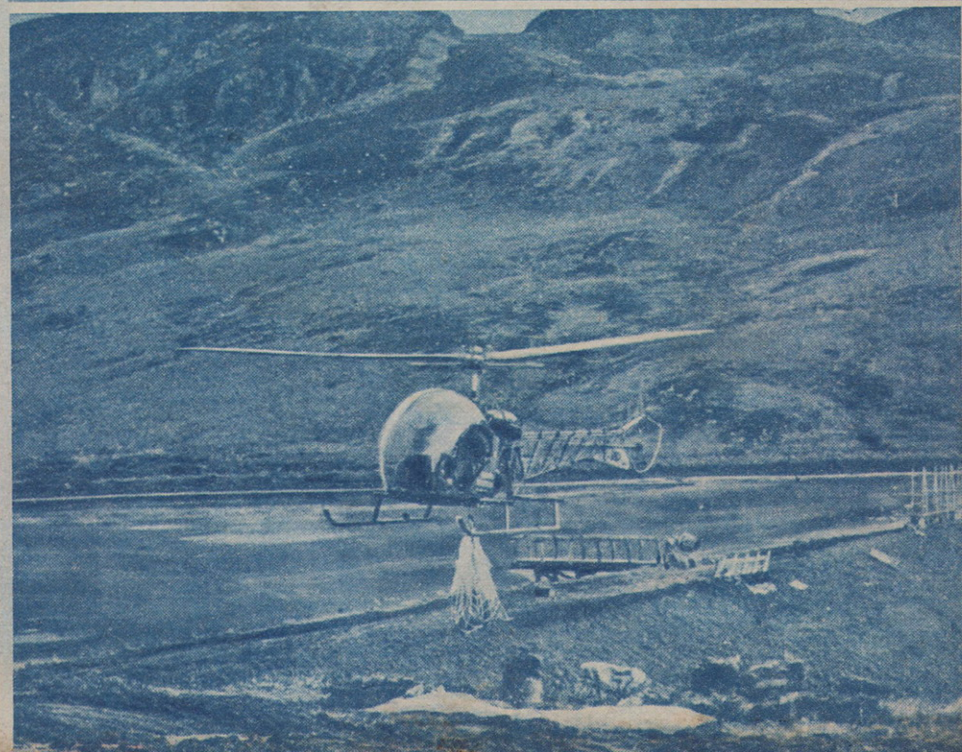
Wyżej: Śmigłowiec USA „Kaman" podczas prób gaszenia pożaru. Niżej: Radziecki śmigłowiec Mi-4S podczas pokazu opylania na wystawie rolniczej w Moskwie.





Wyżej z lewej: Śmigłowiec Bell HSL-1 (USA) holuje 300-tonowy prom do wyławiania min. Z prawej: Śmigłowiec Dragonfly HR-3 podczas prób ratowania rozbitków. Niżej: Śmigłowiec Bell-47 (USA) transportuje budulec w trudno dostępnym terenie.





nie chcę już więcej latać (7)

Napisał: ROMAN LUTOSŁAWSKI

Ilustrował: JANUSZ GRABIAŃSKI

Otwierają się drzwi, a ja w ich czarnym wnętrzu nie widzę nic. Halucynacja? Nowy atak?... Ależ to Gris!!! Czarna jak noc, kupiona żona. Gris! Zapomniałem o niej, jak Boga kocham! Spuszczam bose nogi z łóżka i siadam. A to radość dopiero! Nareszcie coś własnego.

Nie mogę się z nią porozumieć, bo nie włada żadnym z języków europejskich, a ja nie mówię po murzyńsku. Posługujemy się zatem dialektem na migi i tymi słowami, których sama intonacja zastępuje treść. Ładna jest Gris, ładna, ładna.

Ona się pyta, czy byłem chory? Ależ naturalnie, że byłem. Jeszcze jestem chory. Malaria, komar, o, kłuje... Nie! Tse-tse nie... Zwyczajna, ordynarna malaria tropikalna, taka, gdy się ją przejdzie trzy razy, wolno wracać do Europy, trzeba nawet wracać.

Ach, czy będę latał?... Chyba... taaak... no, nie wiem jeszcze, ale będę, oczywiście, bo co bym robił innego na świecie, w życiu, na wojnie...

Popłynę, tak, tak, popłynę, a jakże, statkiem, takim wielkim, puff-puff. Co? Tęsknić? Aa! Ha, ha, ha!!! Czy ty wiesz co to jest tęsknota?! Masz ładne włosy dziś, Gris, uczesałaś się, upudrowałaś pod pachami...

★

Statek holenderski, płynący w asyście dwóch torpedowców, zabrał mnie ze Złotego Wybrzeża do Europy. W Sierra Leone przyłączyliśmy się do konwoju i powlekli na północ, rozciągając nad morzem nieskończone ogony dymów. W drodze wypłynął raz olbrzymi rekin, do którego się strzelało dla zabicia nudy na pokładzie.

Po raz trzeci Gibraltar, po raz trzeci Liverpool. A potem baza lotnicza w Blackpool i badania w Instytucie Chorób Tropikalnych. Jako rekonwalescenta wyznaczono mnie na komendanta obozu w Kerkham, później zostaję przydzielony jako pilot do szkoły lotniczej strzelców pokładowych.

Febra siedzi mi ciągle jeszcze w kościach. Raz ładując przy ładnej pogodzie na równym jak stół lotnisku, robię jeden za drugim szereg kardynalnych błędów jakich nie czyni nawet początkujący podchorąże. Rozbijam maszynę i siebie. Postanawiam przeto użyć całego wysiłku woli, aby wziąć się do kupy, przełamać malarię, zwyciężyć wojnę.

W wojnie zaszły ogromne zmiany. Znikły zaostrzone w kształcie dzidy pałki, mające odpierać spadochroniarzy hitlerowskich. Powstała natomiast olbrzymia machina organizacyjna i powstał niewidzialny dotychczas świat czołgów, samolotów, armat, konserw. Żołnierz dźwignięty został na poziom uprzywilejowanego, za którego życie płaciło się milionami wystrzelonych pocisków.

Ja, który wspomagałem zwycięstwo pod El Alamein, doczekałem się też rozbicia Niemców na drodze kaukaskiej. Bliski Wschód, bawełna Egiptu, nafta Iraku, Kanał Sueski, wolne były od zagrożenia.

Motoryzacja, udoskonalenie techniki i wprowadzenie radaru, który działanie lotnictwa przeistoczył w jakąś sztukę magiczną, wszystko to razem rozpędziło chmury nad Anglią. Dymy jej poszły w górę, zwiastując dobrą pogodę. Dalibóg, nie wydała mi się teraz ani tak mglistą, ani tak ponurą.

Coraz częściej mówi się o zwycięstwie, coraz rzadziej o Karcie Atlantyckiej.

W eskadrach mych rodaków zastałem również wielkie zmiany. Dobra ich połowa zginęła w obronie wyspy brytyjskiej.

Widziałem te ich zimne trasy nad ołowianym kanałem, pod ołowianym niebem, ze słuchawkami na uszach, z palcem na spuście sprzężonych poczwórnie cekaemów. Leciało się w aureoli niemieckiego Flak'u, bomby zwalniało automatycznie. Po tamtej stronie Me-109 i Me-110 zostały zastąpione przez Focke-Wulfy. Widziałem te silniki, które paliły się jasnym płomieniem i tych pilotów, którzy tężeli w lodowatej wodzie Morza Północnego.

W najbliższych tygodniach nie mogłem się wybrać w odwiedziny do Heleny. Minął jeszcze miesiąc. Dostałem wreszcie zlecenie udania się do Londynu, i lecąc po drodze, nawala mi silnik. Defekt nie był poważny, ale wymagał naprawy: szybko obliczyłem kurs, sprawdziłem mapę i postanowiłem dolecieć do Heleny. Trochę wprawdzie wypadnie zboczyć... Dolecę jednak, czy nie dolecę? Ach, głupstwo, nad Anglią to nie są problemy! To nie pustynia Nubijska, to nie step Bajuda, nie Darfur, nie Czad, nie puszcza nad Nigrem. Wszędzie można wylądować i nie zginąć z głodu ani z pragnienia. Ja zaś miałem pragnienie zobaczenia Heleny.

Doleciałem szczęśliwie. Na lotnisku oddałem maszynę mechanikowi pod opiekę i udałem się do miasta. Tu zaszedłem przede wszystkim do restauracji, bo byłem głodny. W tej chwili właśnie zawyły syreny.

Alarm nie wzbudzał większego niepokoju, gdyż miasto dość rzadko było nawiedzane przez eskadry niemieckie. Niemcy szli tym razem wysoko, ledwo dostrzegalni gołym okiem, niknąc co chwila w chmurach, kursem na północ. Minęli miasto. Nie przerywam sobie obiadu, siedzę przy oknie i widzę, że ruch na ulicy powraca do normy. Ci, co zeszli do schronów, powyłazili i na chwilę chodniki zaroiły się gęsto. Jednak, co to?... Niektórzy znowu przystąpili z zadartymi w górę głowami.

— Co tam jest? — pytam kelnera który właśnie wrócił z ulicy.

— Jakiś pojedynczy samolot idzie.

— Wysoko?

— Nie widać go.

Kraję mięso i słyszę... tak, słyszę wyraźnie, oczywiście, bez wątpienia... to gwizd bomby!... Spada, spada, spada, spaaadadadaadaada, trrrrach!!! Wszystkie szyby prysły w mgnieniu oka! Szkło przeleciało mi koło nosa, obsypało mundur, wpadło do talerza! Wyskoczyłem na chodnik. Ludzie biegli ulicą. Czarny dym unosił się za narożną kamienicą pomalowaną na kolor żółty. Wszystko wokoło zasypane było stłuczonym szkłem, kamieniami, kawałkami cegieł i drobnymi gałązkami drzew. Widok po stokroć razy oglądany. Przeciąłem ulicę i już jestem za rogiem.

Przede wszystkim leżał tu koń, którego odłamki trafiły w zad, powaliły na ziemię i odebrały władzę w tylnych nogach. Leżał tedy na boku, a spod uchylonej, drgającej bólem górnej wargi pyska sterczały ogromne, żółte zęby. Przednimi nogami usiłował wykonywać jakieś ruchy, zgarniając tylko kurz z ulicy.

Bomba trafiła w sierociniec.

Szła jak zwykle ukosem, przebiła dach, zostawiając tylną, zewnętrzną ścianę w całości, przebiła górne piętro i wybuchła na parterze, gdzie mieściła się jadalnia dziecinna, wywalając jednocześnie bok ściany od strony bramy wjazdowej. Stąd zapewne odłamkami i gruzem poraziła konia. Po drugiej stronie chodnika siedział jakiś mężczyzna, bez kapelusza, z głową zalaną krwią.

Nigdy nie byłem prawnie żonaty i nie miałem dzieci. Widziałem tyle ruin i tyle trupów w ciągu tych lat, które przeżyłem, że dawno już obraz ich zlał się w bezkształtny obraz wojny. Obraz, który nosiłem w oczach pamięci i z którym spałem tkwiącym gdzieś pod czaszką, rzadko śniąc o wojnie, a tylko czasem zrywając się z łóżka na odgłos silniejszego stuknięcia drzwiami. Teraz jednak, to co zobaczyłem... chwycił mnie nagły spazm, podciągnąłem kołnierz płaszcza, wsadziłem jego koniec do ust i zagryzłem zęby. Na kupie zwalonych gruzów leżała dziewczynka w zielonym sweterku i kraciastej spódniczce. Leżała głową w dół na cegłach, bez ruchu i jeszcze nie taka biała, jakim powinien być trup. Z czaszki u jej nasady, z tyłu płynęła krew i wystawał z otworu głowy kawał czerwonej cegły. Miała grube wełniane pończoszki. Z drugiej strony, trzaśnięty o lewy słup bramy, sterczącej jeszcze do połowy, ze spłaszczoną głową i wystającym do góry kłębowiskiem mózgu leżał chłopczyk, może ośmioletni, pokryty cały grubą warstwą kurzu, ciemniejącą miejscami od krwi. Nie widziałem w tej chwili ludzi żywych, którzy się przewijali zapewne koło mnie, nie słyszałem ich lamentu, ich krzyków. Jak przez dziwne sito wyciekały z mej świadomości głosy ludzi starszych. Słyszałem natomiast dźwięki innego rodzaju, jakieś kwilenie, dotychczas niesłyszane, jakieś jęki i konwulsyjny spazm ni to ludzki, ni to ptasi... Nóżka, bosa nóżka dziecka wystawała wprost z gruzów, piętką do góry i można było nawet przeliczyć poduszeczki pod palcami.

Nagle doszedł do mnie wyraźny szloch dziecka, dziewczynki i rzecz dziwna, doznałem jakby ulgi. Był to normalny, głęboki szloch dzie-



cięcy. Płakało tak, jak płaczą dzieci w jej wieku, przeżywając nieszczęścia tego okresu życia, zabroniony przez matkę spacer, wielką kłótnię z przyjaciółką, bardzo zły stopień roczny. Odwróciłem się w tę stronę: tuż przy ścianie siedziała dziewczynka bez prawej dłoni, a lewą usiłowała zatamować krew. Nie wrzeszczała, nie skarżyła się, nie wzywała pomocy, tylko głęboko, bardzo rzewnie płakała, a skóra z jej głowy, razem z włosami, zdarta była do połowy i zwisała... Nie, tego niepodobna opisać!!! Tam były warkoczyki!!! Warkoczyki zwisały jeszcze z łachmana skóry i na ich końcu dwie ciemnogranatowe kokardki, trochę tylko poplamione krwią... O Boże, który... Nieee!!! Nie będę się modlił! Jakże mogłeś pozwolić, żeby jej zerwało tę skórę razem z tymi warkoczykami?! Ty, który wszystko widzisz, który przez swych proroków mówiłeś o „włosie spadającym z głowy", miałżebyś nie dostrzec, że to... dziecko przecie!!! O Boże!

Ludzie zaczęli się kotłować na gruzach. Zostałem niechcący popchnięty, brutalnie zepchnięty z nasypu. Zobaczyłem jeszcze kawałki ciała, zlany krwią fartuszek wisiał na gałęzi akacji, tak mi się zdaje przynajmniej, nie przypominam sobie dokładnie.

Już nadjechały karetki Czerwonego Krzyża, doktorzy, tłum rósł, biegł z pomocą, z narzędziami. Ktoś rozdarł mi rękaw kilofem.

— Mamo! Mamooo! — krzyczał jakiś chłopiec. Wciąż równym, jednostajnym głosem: — Mamo, mamooo! — I znowu po chwili: — Mammoooo!

Zbiegłem w dół na chodnik, a krzyk biegł za mną.

— Mamooo!

Teraz mi się dawało, że to nie konieczne musi krzyczeć chłopczyk. Skąd to wziąłem? Tak krzyczeć może również dziewczynka. Co zrobili temu dziecku? Oderwali pewne jakąś część ciała? Ale jaką? Czy muszę zawrócić i zobaczyć?

Biegłem dalej, nie odwracając głowy, instynktownie, koło konia, który poruszał jeszcze przednimi nogami. Coraz dalej, żeby nie słyszeć:

— Mamo, mamoooo!!!

Żeby tylko nie myśleć o dwóch warkoczykach!!! Skąd mi one tak wlazły w głowę?

Zatrzymałem się, potknąwszy się o zerwany siłą wybuchu szyld zakładu fryzjerskiego. Z blaszanego tła patrzała uśmiechnięta Angielka z pięknie upiętymi, rudymi włosami...

Ach, to było w Baranowiczach! Tak, też wisiał podobny szyld fryzjerski. Podobne szyldy są na całym świecie. I w Baranowiczach też są małe dziewczynki, a tamta, w szkole, wpatrzona we mnie, gdy burmistrz mówił, że będę bronił... tamta miała podobne warkoczyki...

Właściwie nie bardzo już pamiętam, dlaczego jestem w mieście. Nie pamiętam też, jak długo szedłem piechotą, cały czas piechotą, aż do lotniska. W mesie kazałem sobie dać alkoholu. Starałem się siedzieć równo, wyprostowany, sztywnie, żeby ktoś nie przypuszczał, że jestem pijany. Pijany?... Było pewne miasteczko nad Renem, o wysokiej, na zielono malowanej wieży gotyckiej. Zwolniłem wówczas bomby, a później przy zakręcie, patrząc na czarne kłęby, które szybko szły w górę, miałem uczucie lekkiego zawodu. Zanadto, psiakrew, w lewo! Dworzec kolejowy stał nienaruszony i słońce odbiło się na sekundę w szynach. Tak, wtedy było zanadto w lewo. Trochę, nie dużo, w lewo... a bomba ważyła tonę.

Halucynacja, przywidzenie. Przecież ja nigdy nie bombardowałem Niemiec... To pewnie alkohol szumiał mi w głowie...

— Co pan tak siedzi poważnie? — położył mi na ramieniu rękę kolega z tego samego kursu, instruktor przeszkalania bombardierów.

— Wie pan, po tej Afryce ciągle się czuję jeszcze źle, gdy jest wilgoć w powietrzu.

— Słyszał pan, jak to Jerry rzucił bombę na sierociniec?

— Tak, słyszałem. Jedną, jedyną bombę. Z cholernej wysokości.

— Ja go widziałem. Miał drań co najmniej cztery tysiące.

— A ja latać więcej nie będę.

Czy to ja powiedziałem? Milczenie. Lotnik zdziwił się, odsunął na bok, spojrzał na mnie, jak na chorego i nagle twarz mu skamieniała. Odwróciłem głowę i patrzyłem prosto pod stół. Po chwili tamtem się odezwał:

— Nie wiem właściwie, co pan ma na myśli. Ale nawet jeżeli żart... Ja bym teraz latał codziennie, dla samej zemsty. Ostatecznie patriotyzm może być grubą przesadą, ale... w dzieci, rozumie pan, w dzieci... Pan nie widział tego, nie był pan w mieście? Co?

Zaprzeczyłem machinalnym ruchem głowy.

(cdn)

PORADNIK MODELARZA LOTNICZEGO

Dotrzymując obietnicy, podajemy na życzenie **Jerzego Sadźko**, nauczyciela z Poznania, opis wykonania najprostszego tunelu dymnego do ćwiczeń aerodynamicznych.

⊙ Źródłem dymu w opisanym tunelu będzie tlący się papieros. Ogólny widok tunelu podano na rys. 1. Materiałem do budowy będzie tektura różnej grubości (3; 2 i 0,2 mm), 2 szyby szklane 90×120 mm, 2 ustniki (cygarniczki) z papieru, przylepiec (leukoplast), odcinek przewodu gumowego, 2 korki gumowe, 2 rurki szklane (średnicy 8 mm i długości 100 mm) i 1-litrowa butelka (tzw. butla Mariotte'a).

Sam tunel składa się z trzech części: ramy zewnętrznej, ścianek bocznych i właściwego tunelu — wszystko wycięte z tektury wg wymiarów podanych na rysunku 2.

W części środkowej tunelu wklejone są dwie cygarniczki i następnie umocowane prowadnice (by dym tworzył równe smugi wokół opływanego ciała). Po wklejeniu prowadnic oklejamy przyiepcem szyby szklane i po sprawdzeniu szczelności naszego tunelu możemy przystąpić do dalszych prac. Ustawiamy tunel na dwóch podstawkach, łączymy jedną z cygarniczek przewodem gumowym z butlą wypełnioną w 3/4 wodą.

Działanie tunelu polega na tym, że jeśli zapalimy papieros i osadzimy go w przedniej cygarniczce i jednocześnie umożliwimy odpływ wody z butli, próżnia powstała w butli ssać będzie dym papierosowy. Przepływający dym zobaczymy przez szyby tunelu w postaci białawych smug.

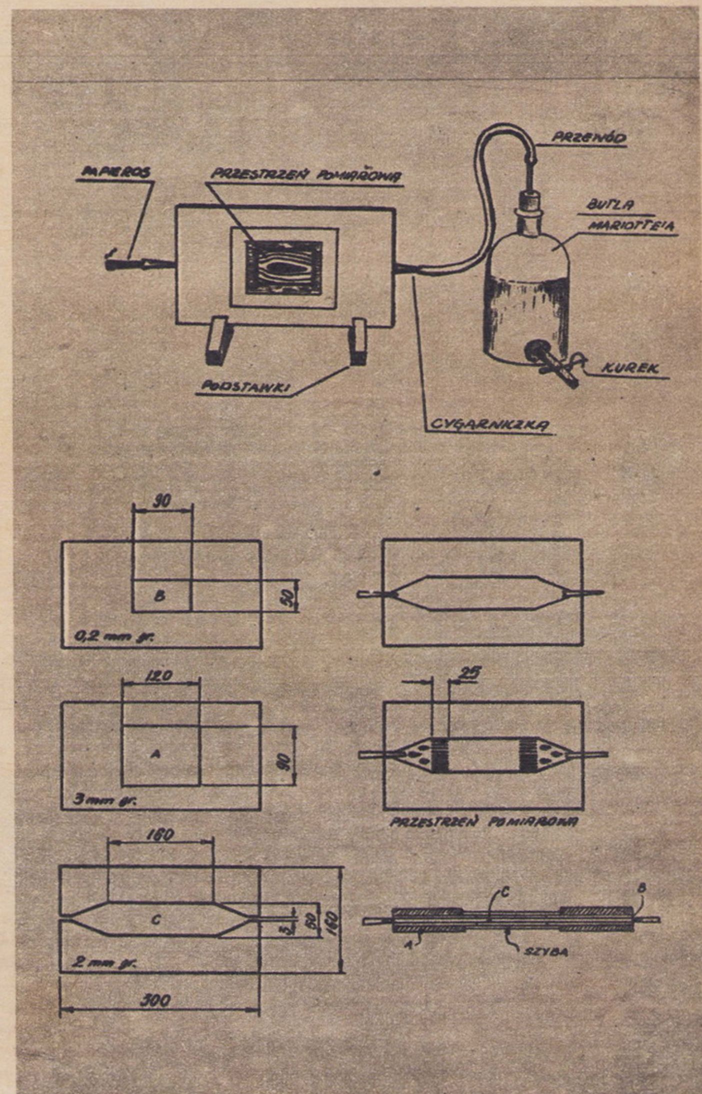
Dla demonstrowania opływu ciał, wycinamy kilka charakterystycznych profilów z tektury i umieszczamy w „komorze pomiarowej" tunelu. Po każdym wyjęciu szyby przyklejać trzeba ją dokładnie przylepcem, by dym nie wypływał na zewnątrz tunelu.

Sądzimy, iż ten krótki opis wystarczy do zbudowania tej ciekawej i, co ważne, taniej pomocy szkolnej. Prosimy o wiadomość, jak się udała pierwsza lekcja z zasad aerodynamiki.

Jan Woźniak — Lublin, interesuje się modelami wodnosamolotów i zapytuje w związku z tym, czy prawdą jest, że nikt już na świecie nie buduje tych ciekawych modeli.

⊙ Otóż nieprawda, bo corocznie odbywają się międzynarodowe zawody modeli wodnosamolotów. W tym roku np. w dniach 4—5 maja zawody takie odbędą się po raz piąty w Monaco i startować tam będą modele z napędem gumowym i mechanicznym. A we wrześniu podobną imprezę szykują Jugosłowianie w Suboticy — tylko dla modeli z napędem mechanicznym.

P. E.



PIERWSZE ZAWODY W ZSRR W 1957 R.

(Korespondencja własna)

W dniu 24 marca bieżącego roku na terenie Centralnego Aeroklubu im. Czkałowa w Tuszyno pod Moskwą odbyły się zawody modeli szybowców o puchar moskiewskiego komitetu DOSAAF. W zawodach brało udział 32 sportowców z 50 modelami.

Już w pierwszej kolejce 10 zawodników uzyskało maksimum (loty 3-minutowe). Zwycięzcą został przedstawiciel miejskiej modelarni Szełukin uzyskując 830 sek (w pięciu lotach), na następnych miejscach osiągnięto następujące wyniki: 759 sek, 734 sek, 730 sek, 708 i 700 sek.

Warto zaznaczyć, że warunki były dość ciężkie, temperatura minus 4 stopnie i wiatr od 2 do 5 m/sek. Wyniki więc należy uważać za wysokie. Dużym ułatwieniem dla zawodników było przeprowadzenie jednocześnie pięciu startów. Umożliwiło to zakończenie zawodów w ciągu 4 godzin.

L. BIEŁORUSOW

W SKRÓCIE

11 sierpnia bieżącego roku zostaną przeprowadzone zawody korespondencyjne między Polską i NRD. W zawodach, które odbędą się o jednej godzinie w obu krajach, wezmą udział komisarze sportowi delegowani z NRD do Polski i odwrotnie. Startować mają szybowce A-2 i gumówki. Stronę polską w NRD reprezentować będzie pracownik Aeroklubu PRL Edmund Osiński.

*

Na ostatnim posiedzeniu modelarskiej komisji w NRD uchwalono przyjść z pomocą modelarzom węgierskim przez wysłanie materiałów modelarskich i innych darów rzeczowych. Akcja pomocy ma być przeprowadzona przez wszystkich modelarzy Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

*

A oto kilka rekordów modelarzy NRF: odległość — K. Kühl, model z napędem mechanicznym 10 cm^3 — 106,40 km. Prędkość na uwięzi — A. Kugler, silnik 1,47 cm — 151 km/h. Długotrwałość — model szybowca — H. Kunz — 41 min. 10 sek.

RECENZJE

„PRZYGODY LOTNICZE" — opracował literacko Stanisław Strumph-Wojtkiewicz, okładka i ilustracje Janusza Roćkiego. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej. Warszawa 1956. Str. 185. Wydanie I, nakład 20 000 egz. Cena zł 6.40.

Po przeczytaniu tego zbiorku opowiadań kilku wybitnych lotników polskich z okresu powojennego nasunęło mi się pytanie, na które długo nie mogłem znaleźć odpowiedzi. Książeczka jest przecież literacko bez zarzutu: poprawny język, znakomicie i fachowo opisane „realia" lotnicze, wpleciona od czasu do czasu nutka poezji i szczypta humoru — jednym słowem wszystko, co „powinno" znaleźć się w bezpretensjonalnej relacji o działalności lotników cywilnych w czasie pokoju. A jednak wyraźnie czułem, że czegoś tam brakuje...

Nie chciałbym być zbyt surowym krytykiem, bo wiem, że to jest znacznie łatwiejsze niż napisanie dobrej książki, ale zdaje mi się, że niedostaje tam tego, co się potocznie nazywa talentem pisarskim. I dlatego książka jest po prostu nudnawa. Oto jeden ze straszliwych banałów, od których aż się roi w książce: „Jeszcze raz potwierdziło się, iż prawdziwie wartościowe rezultaty osiągają ludzie skromni, a nie krzykliwi efekciarze". Albo zakończenie rozmowy kolegów z lotnictwa komunikacyjnego: „...A jak postawisz do mnie kawę, to opowiemy o naszych przeżyciach. Zobaczysz jak na taśmie filmowej to wszystko, co nas zahartowało, nauczyło patrzeć, doceniać i kochać jeszcze bardziej życie i swój za wód". Tak rozmawiają lotnicy o lata niu? Ależ to przecież klasyczna „drętwa mowa" z Satyrycznego Teatrzyku Studenckiego lub innego Bim-Bom!

Nasuwa się tu — mimo woli — porównanie z Fiedlerem. Nie lotnik przecież, a potrafił nie tylko doskonale wczuć się w psychikę pilotów, ale i ciekawie podać ich przeżycia w powieściach. Literatura tego typu co „Przygody Lotnicze" — to przede wszystkim kwestia zaciekawienia czytelnika. Może więc książka ta — wbrew moim gustom — będzie miała powodzenie i nie powiększy pociągów „bubli" (mówiąc językiem z Bazaru Różyckiego na Pradze), które jadą na przemiał. Życzę jej tego, bo wiem, że włożono w nią wiele pracy i niewątpliwej erudycji ludzi, którzy wybornie znają swój fach lotniczy.

J. KOWNACKI



AEROKLUB POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

(Członek FAI)

Warszawa 40, ul. Długa 52, tel. 6-12-81

BIULETYN Nr. 245-1957

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Złote Odznaki Szybowcowe

6(154) **Janusz Ruge**
przewyższenie: Fordon, dnia 17.8.55, na szybowcu „Bocian" 3 800 m
przelot: Fordon — Terespol, dnia 4.9.55, na szybowcu „Jaskółka" 395 km

7(155) **Wiesław Zarycki**
przewyższenie: Jelenia Góra, dnia 12.2.57, na szybowcu „Mucha" 3 950 m
przelot: Aleksandrów — Horyniec, dnia 10.8.56, na szybowcu „Mucha" 325 km

Wybór przewodniczących Komisji Specjalnościowych

Komisje specjalnościowe Aeroklubu PRL na swych konstytucyjnych posiedzeniach dokonały wyboru przewodniczących, którymi zostali:

Komisji Lotniczo-Lekarskiej	—	Jerzy Bibrich, ppłk. lek.
Komisji Modelarskiej	—	ob. Władysław Niestoj
Komisji Samolotowej	—	ob. Roman Nagórski
Komisji Spadochronowej	—	ob. Zbigniew Chronik
Komisji Szybowcowej	—	ob. Edward Adamski

Lista Komisarzy Sportowych APRL

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL unieważniła wszystkie dotychczasowe listy Komisarzy Sportowych i zatwierdziła nową listę Komisarzy Sportowych i Komisarzy Pomocników na rok 1957. Lista ta nabiera mocy obowiązującej z chwilą przekazania jej do wiadomości Aeroklubów Regionalnych.

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
(—) Tadeusz Rejniak

Warszawa, dnia 25 marca 1957 r.

Kronika AEROKLUBÓW

Z PRAC KOMISJI SAMOLOTOWEJ

Komisja Samolotowa APRL dyskutowała ostatnio nad sprawą przeprowadzenia egzaminów państwowych oraz zmian w nadawaniu pilotom uprawnień. Propozycje komisji zmierzają do tego, aby licencję pilota samolotowego otrzymywał ten uczeń, który: ukończył 18 lat; ukończył kurs teoretyczny i praktyczny w zakresie lotów po kręgu, pilotażu podstawowego i lotów nawigacyjnych; wylatał 40 godz na samolotach (w tym co najmniej 15 godz samodzielnie). Dla pilotów szybowcowych II klasy norma ta jest niższa i wynosi 20 godz — w tym 10 godz samodzielnie oraz zdanie egzaminu teoretycznego i praktycznego przed państwową komisją.

Instruktorem III klasy może zostać pilot, który posiada licencję i uprawnienia I klasy; wykształcenie średnie; wylatał co najmniej 200 godz na samolotach; ukończył kurs instruktorski lub odbył praktykę instruktorską w CWL oraz zdał egzamin państwowy.

Uprawnienia instruktorskie II klasy może uzyskać instruktor III klasy po odbyciu dwuletniej praktyki i wylataniu co najmniej 500 godz na samolotach.

Instruktor ubiegający się o I klasę musi mieć co najmniej trzyletnią praktykę jako instruktor II klasy oraz 1 000 godzin wylatanych na samolotach.

O nadanie uprawnień I i II klasy instruktora występuje macierzysty aeroklub do ZLC.

Instruktorzy III i II klasy, którzy obecnie nie posiadają uprawnień pilota I klasy, będą obowiązani do ich uzyskania w terminie do 1 kwietnia 1958 roku.

Jot-el

W KWIETNIU — NOWE PRZEPISY BLL

Pierwsze posiedzenie Komisji Lotniczo-Lekarskiej APRL odbyło się dnia 22 marca br. Po dokonaniu wyboru przewodniczącego i sekretarza komisji, które to funkcje powierzono szefowi Służby Zdrowia APRL ppłk J. Bibrichowi (przewodniczący) i przedstawicielowi Instytutu Badań Medycyny Lotniczej dr Poniatowskiemu (sekretarz) oraz przyjęciu regulaminu pracy komisji, dyskutowano nad nowymi przepisami badań lotniczo-lekarskich pilotów sportowych i kandydatów na szkolenie lotnicze. Nowe przepisy mają wejść w życie jeszcze w kwietniu br. **(JB.)**

KOMISJA SPADOCHRONOWA APRL ROZPOCZĘŁA SWĄ DZIAŁALNOŚĆ

Dnia 28 marca odbyło się pierwsze posiedzenie Komisji Spadochronowej APRL, na którym między innymi przyjęto z poprawkami regulamin działalności komisji, omówiono wstępnie IV Spadochronowe Mistrzostwa Polski, przedyskutowano sprawy techniczne oraz szkoleniowo-wyczynowe.

Rozegranie tegorocznych mistrzostw przewiduje się w czterech konkurencjach zbliżonych do mistrzostw świata w 1958 r. Zebrani wysunęli szereg wniosków, przekazując ich załatwienie wyłonionemu Biuru Komisji w składzie: Zbigniew Chronik, Tadeusz Litwiński i Tadeusz Malinowski. Do zadań tych osób będzie należeć reprezentowanie komisji oraz załatwianie wniosków w okresie między posiedzeniami komisji, a następnie składanie sprawozdań.

Zebrani chwilą milczenia uczcili pamięć inżyniera Tadeusza Kwaka, członka komisji.

ŁÓDŹ

Pierwszy w tym roku przelot w Aeroklubie Łódzkim wykonał w dniu 21 marca Ireneusz Jóźwiak. Na szybowcu „Mucha" przebył on trasę z Aleksandrowa koło Łodzi do Radomia. Jest to w historii aeroklubu pierwszy przelot wykonany w marcu.

B. Marciniak

STALOWA WOLA

W Aeroklubie Robotniczym w Stalowej Woli trwają obecnie prace przy budowie hangaru. Inwestycja ta finansowana jest przez miejscowe społeczeństwo. Utworzony zarząd budowy podzielony został na sekcje odpowiedzialne za poszczególne odcinki prac. Wszelkie znaki wskazują, że w końcu czerwca br. hangar ten będzie już zdolny przyjąć sprzęt, który mamy nadzieję otrzymać od APRL.

Wreszcie wieloletnie marzenia młodzieży Stalowej Woli staną się rzeczywistością. Aeroklub Robotniczy zaczyna działać, a jego dobrą pracę gwarantuje zwarty zarząd, w skład którego weszli starzy działacze lotniczy na tym terenie, a m. in. mgr inż. Tadeusz Sikorski, Władysław Kółeczko, Zbigniew Flasza, Leszek Podraza i Bolesław Tyc.

Obecnie myślimy również nad zorganizowaniem szkolenia teoretycznego dla przyszłych pilotów i treningowców, ale nasze dobre chęci rozbijają się o brak etatowego instruktora. Jesteśmy pełni nadziei, że Zarząd APRL nie pozwoli nam długo trwać w bezczynności na tym odcinku i pomoże w rozwiązaniu tej sprawy.

Alfred Bakalarz

TOMASZÓW MAZ.

Prawo do miana najmłodszego aeroklubu w Polsce odebrał Zielonej Górze ostatni „noworodek" — Aeroklub Tomaszowski. Jest on co prawda jeszcze w „powijakach", ale organizatorzy twierdzą optymistycznie, że już w maju br. rozpoczną normalne loty.

O aeroklub w Tomaszowie Mazowieckim dopominała się rzecz jasna młodzież. To zdopingowało jednego z byłych pilotów, Stanisława Laskowskiego, do głównego wyrażania jej życzeń w macierzystym zakładzie pracy — Tomaszowskich Zakładach Włókien Sztucznych. Myśl tę przyjęli z uznaniem wszyscy, z dyrektorem zakładu Władysławem Lebrechtem na czele, który został przewodniczącym komitetu organizacyjnego. Stanisławowi Laskowskiemu powierzono natomiast załatwianie spraw organizacyjnych, tzn. porozumienie się i kontakt z Zarządem APRL, Aeroklubem Łódzkim, miejscowymi instytucjami, znalezieniem miejsca pod lotnisko itp.

Cały komitet organizacyjny, w skład którego oprócz wymienionych już osób wchodzi również „ojciec miasta" (przewodniczący MRN Józef Stańczyk) oraz przedstawiciele zakładów pracy, podchodzi do sprawy aeroklubu bardzo poważnie i z sercem, deklarując daleko idącą pomoc, nawet materialną.

Obecnie trwają prace przy wyrębie zagajnika w Smardzewicach, gdzie według wszelkiego prawdopodobieństwa zalokalizuje się aeroklub. Organizatorzy zamierzają również w najbliższym czasie zorganizować kurs teoretyczny dla przyszłych pilotów. **(S)**

ZIELONA GÓRA

Adres Aeroklubu Zielonogórskiego brzmi: Zielona Góra, ul. Sulechowska 37, tel. biura — 25-15, tel. lotniska — 24-46.

GDAŃSK

Nowy adres Aeroklubu Gdańskiego: **Gdańsk, Aleja Zwycięstwa 44, tel. 35421** (adres Aeroklubu Gdańskiego podany w nr. 11 „Skrzydlatej" jest już nieaktualny).

WARSZAWA

Nie jest to co prawda rewelacja (wolimy złote i diamenty), ale warto ją odnotować choćby z tego względu, że po pierwsze — Aeroklub Warszawski wpisał ją jako pierwszą Srebrną Odznakę Szybowcową na swoje tegoroczne konto i po drugie — zdobył ją znany (zwłaszcza w świecie modelarskim) fachowiec i miłośnik lotnictwa **Zbigniew Kwiczala**, który kilka lat czekał na brakujące mu 5 h lotu. Warunek ten zdobył on dnia 14 kwietnia br., siedząc w powietrzu 5 h 15'.

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY

Adres Redakcji: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.
Telefony: 40061-7, wewn. 85 (sekretarz redakcji), wewn. 82 (sekretariat), wewn. 21 (dział kraj., zagr. i techn.). Red. nacz. tel. 4 24 10.

REDAGUJE ZESPÓŁ

KOLEGIUM REDAKCYJNE: **Jerzy R. Konieczny** — redaktor naczelny, **Jerzy Zarębski** — sekretarz redakcji, **Paweł Elsztein, inż. Janusz Wojciechowski.**

CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek. Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf.

Cena egz. 1.50 zł. Prenumerata kwartalna 19.50 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO 1-6-1000020 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm^2 — zł 9 za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

NUMER PODPISANO DO DRUKU 17 KWIETNIA 1957 R. B-25 Zam. 2349/C



ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

SPADOCHRONOWY „KOLEKTYW"

To, że „najprzyjemniejszy jest skok zespołowy" — stwierdzili ostatnio skoczkowie francuscy i ich amerykański kolega. Ci odważni młodzieńcy wyskoczyli z samolotu z wysokości 1 850 m i trzymając się wspólnie za uprząż spadali do wysokości 400 m, po czym dopiero na dany znak otworzyli spadochrony. Oczywiste jest, że tego rodzaju wyczyn oparty był na doskonałym opanowaniu techniki skoków spadochronowych i poprzedziło go 250 skoków wykonanych indywidualnie przez członków „kolektywu".





OSTATNI KRZYK MODY

W kołach dobrze poinformowanych twierdzą, że idealnym strojem lotniczki jest długa, kloszowa spódnica, taka jaką widzimy na poniższym zdjęciu uroczej pilotki angielskiej. Na razie brak wiadomości czy spódnica tego kroju nadaje się do skoków spadochronowych.

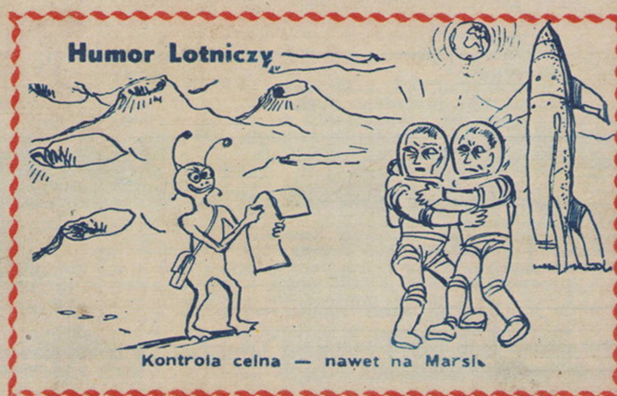




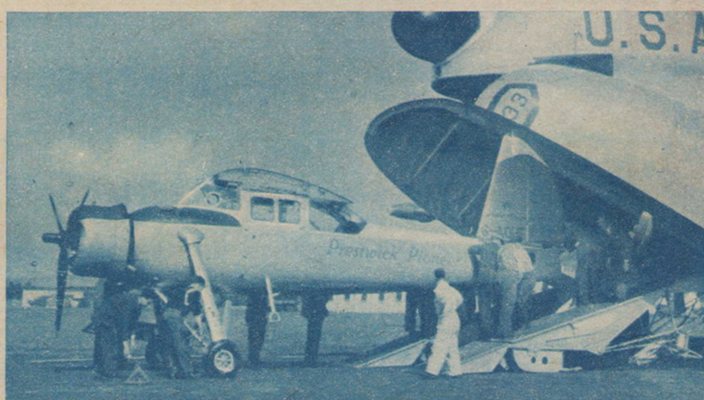
NASZ KORESPONDENT J. ORŁOWSKI DONOSI Z ANGLII

W końcowej fazie lotów doświadczalnych znajduje się oryginalnej konstrukcji australijski samolot rolniczy PL-7 „Tanker" (zdjęcie górne), zbudowany w zakładach Kingsford Smith Aviation Services. W wersji seryjnej zastosowany zostanie silnik CAC Cicada o mocy 400 KM. Minimalna prędkość lotu „Tankera" zabierającego 1 000 kG chemikalii wynosi 69 km/h.

Zakończone zostały również loty doświadczalne z amerykańskim samolotem Prestwick „Pioneer-2", który demonstrowany jest obecnie w bazach armii USA. Trasy pomiędzy bazami „Pioneer" przelatuje... we wnętrzu samolotu transportowego Douglas C-124C-DL „Globemaster II" (zdjęcie dolne).



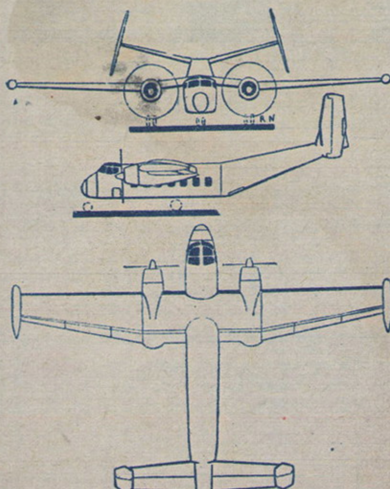
Kontrola celna — nawet na Marsie



DHC-4 „CARIBOU"

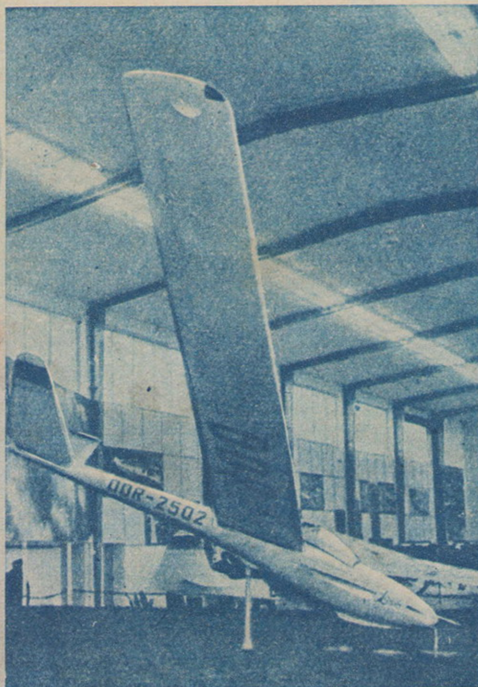
Zakłady De Havilland-Canada opracowały na zamówienie lotnictwa amerykańskiego nowy typ dwusilnikowego samolotu transportowego — HDC-4 „Caribou".

„Caribou" pomieści w swym wnętrzu 28 w pełni uzbrojonych żołnierzy, względnie dwa samochody terenowe lub inny sprzęt wojskowy. Ciężar własny samolotu wynosi 6 585 kG, zaś max. ciężar ładunku jaki można przetransportować na trasie 320 km wynosił będzie 3 325 kG. Prędkość przelotowa — 300 km/h.



POZNAJEMY NOWY SZYBOWIEC „WAŻKA" (NRD)

Prasa niemiecka opublikowała już niektóre dane dotyczące nowego, wyczynowego szybowca niemieckiego „Libelle" (Ważka). „Libelle" zaopatrzona została w skrzydłowe zbiorniki pozwalające na zabieranie balastu wodnego. Doskonałość szybowca — 32.



KOMUNIKACJA ŚMIGŁOWCOWA

Jak już donosiliśmy, belgijskie linie lotnicze SABENA otwarły regularną linię komunikacyjną na trasie Bruksela — Paryż, obsługiwaną przez śmigłowce typu S-58. Obecnie publikujemy zdjęcie dokonane w Brukseli w czasie startu do inauguracyjnego lotu pierwszych siedmiu śmigłowców.

SKŁADANE SCHODKI

Komunikacyjne samoloty typu Vickers „Viscount", obsługujące linie towarzystwa Continental Air Lines, wyposażone są w specjalne składane schodki, wysuwane z kabiny po otwarciu drzwi wejściowych.



